
Am Bauwerk
des Jahrhunderts
Erlebnisse
vom Zentralen Jugendobjekt
»Erdgastrasse« der FDJ

»Schon immer hat unsere Partei bedeutende Vorhaben des sozialistischen Aufbaus in die Hand der Freien Deutschen Jugend gegeben. Deshalb kommen wir Eurer Bitte gern nach, Euch die Leistungen der DDR beim Bau der Erdgasleitung in der UdSSR als weiteres Zentrales Jugendobjekt der FDJ, als Jugendobjekt ›Erdgastrasse‹ zu übertragen.« Mit diesem Schreiben des Generalsekretärs des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und Vorsitzenden des Staatsrats der Deutschen Demokratischen Republik, Erich Honeckers, an den sozialistischen Jugendverband schlug im Februar 1982 die Geburtsstunde eines weiteren in der Tradition großer Taten von Mitgliedern der FDJ stehenden Jugendobjekts. Für Tausende junger Revolutionäre wurde es zu einer Stätte der kommunistischen Erziehung, zu

einem Kampfplatz für hohe Effektivität und Qualität und zu einer Kaderschmiede für junge Arbeiter, Brigadiere und Ingenieure. Als »Kortschagins von heute«, so das Leitmotiv der jungen Trassenerbauer, bewährten sie sich unter härtesten Bedingungen bei klirrender Kälte, sengender Sonne und in tiefem Schlamm. Vorfristig beendeten sie die Arbeiten am DDR-Abschnitt der 4451 Kilometer langen Erdgasleitung von Urengoi nach Ushgorod, an der Inlandtrasse von Jelez in Richtung Moskau, an Verdichterstationen und am Bau von Wohnungen und sozialen Einrichtungen. Mit ihren Leistungen am »Bauwerk des Jahrhunderts« boten die Mitglieder der FDJ der Embargopolitik der USA-Administration Paroli. So wurde aus dem Bau der Erdgastrasse in der UdSSR ein großes Friedensobjekt.

Herausgegeben
vom Zentralrat der Freien Deutschen Jugend

Inhaltlich gestaltet
von Thomas Bencard und Klaus Taubert

Am Bauwerk des Jahrhunderts

Erlebnisse
vom Zentralen Jugendobjekt
»Erdgastrasse«
der Freien Deutschen Jugend

Verlag Neues Leben Berlin



Das Wertvollste, was der
Mensch besitzt, ist das Leben.
Es wird ihm nur einmal gegeben,
und er muß es so nützen,
daß ihn später sinnlos vertane
Jahre nicht qualvoll gereuen,
die Schande einer unwürdigen,
nichtigen Vergangenheit ihn nicht
bedrückt und daß er sterbend
sagen kann: Mein ganzes Leben,
meine ganze Kraft habe ich
dem Herrlichsten auf der Welt –
dem Kampf für die Befreiung
der Menschheit – geweiht.

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«

In bewährte Hand

Seit dem 15. Februar 1982 ist die Verantwortung der Freien Deutschen Jugend vor der sozialistischen Gesellschaft in der Deutschen Demokratischen Republik um ein wesentliches gewachsen. Der sozialistische Jugendverband hat in bewährter Tradition eine volkswirtschaftliche Leistung von gigantischem Ausmaß übernommen: die der DDR im Rahmen der sozialistischen ökonomischen Integration übertragenen Aufgaben beim weiteren Ausbau des sowjetischen Erdgasleitungssystems als Jugendobjekt zu realisieren.

Der Generalsekretär des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und Vorsitzende des Staatsrats der Deutschen Demokratischen Republik, Erich Honecker, schrieb in einem Brief an den sozialistischen Jugendverband:

»Schon immer hat unsere Partei bedeutende Vorhaben des sozialistischen Aufbaus in die Hand der Freien Deutschen Jugend gegeben. Deshalb kommen wir Eurer Bitte gern nach, Euch die Leistungen der DDR beim Bau der Erdgasleitung in der UdSSR als weiteres Zentrales Jugendobjekt der FDJ, als Jugendobjekt ›Erdgastrasse‹ zu übertragen.«

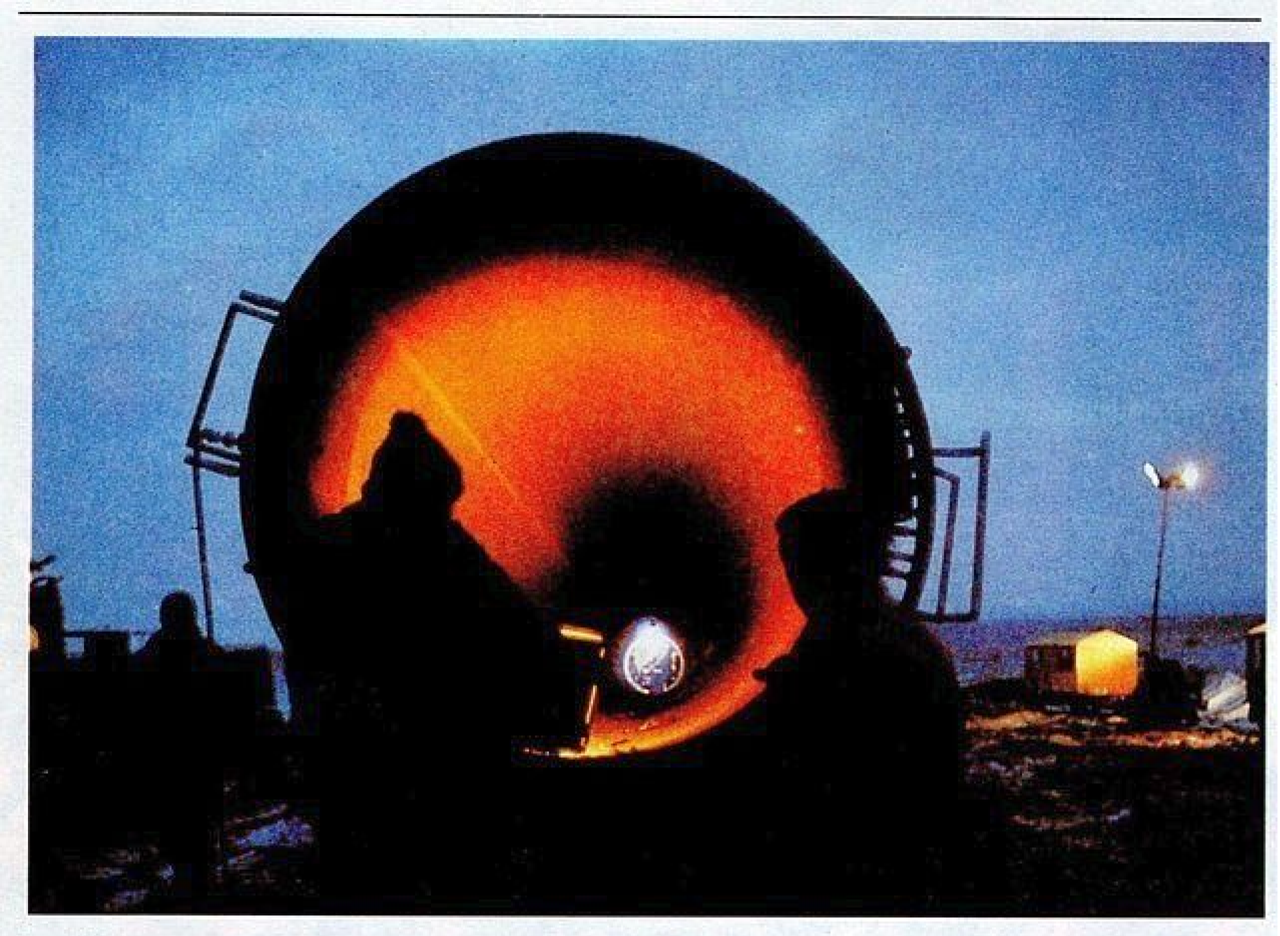
Zwei Tage zuvor hatten die Teilnehmer eines Erfahrungsaustausches des Zentralrats mit FDJ-Sekretären zentralgeleiteter Kombinate, die über die weitere Erfüllung des »FDJ-Auftrags X. Parteitag« berieten, Erich Honecker in einem Brief ihre nächsten Ziele dargelegt. In dem Zusammenhang richteten sie an das Zentralkomitee die Bitte, diese Leistungen der DDR auf dem Territorium der UdSSR in die Verantwortung des Jugendverbands zu geben. »Damit wollen wir die große Tradition unseres sozialistischen Jugendverbandes fortführen«, so hieß es in dem Schreiben, »Schwerpunktobjekte unserer sozialistischen Volkswirtschaft mit Initiative der Jugend zu realisieren.«

Dies war die Geburtsstunde eines weiteren bedeutenden Zentralen Jugendobjekts, das – den Traditionen der jungen Revolutionäre im Blauhemd der FDJ verpflichtet – so wie in den siebziger Jahren die Drushba-Trasse und seit fast einem Jahrzehnt die »FDJ-Initiative Berlin« längst zu einer Stätte der kommunistischen Erziehung, einem Kampfplatz für hohe Effektivität und Qualität, einer Kaderschmiede für Tausende junger Arbeiter geworden ist.

Ein gigantisches Projekt

Die Mitarbeit der DDR beim Bau der 4451 Kilometer langen Erdgasleitung von Urengoi nach Ushgorod, der Inlandtrasse von Jelez in Richtung Moskau sowie der Verdichterstationen und vielen sozialen und gesellschaftlichen Einrichtungen entlang den Erdgasleitungen ist Bestandteil des zunächst bis zum Jahr 1990 reichenden Programms der Spezialisierung und Kooperation zwischen der DDR und der Sowjetunion.


Trassenbauer und Kortschagins unserer Tage, für die das Erreichte noch nicht das Erreichbare ist
DIE TRASSE WÄCHST, WI
WACHSEN MIT LEISTUNGS-
ANSTIEG SCHRITT UM SCHR



Zugleich ordnet sie sich ein in das auf weite Sicht abgestimmte Wirken des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe. Zur Sicherung der Brennstoff- und Energiebasis der beteiligten Länder tragen die 1966 bei Urengoi entdeckten riesigen Lagerstätten bei, die man auf 5,5 Billionen Kubikmeter Erdgas veranschlagt. Nach der Vollendung aller Bau- und Montageleistungen werden in Urengoi jährlich rund 200 Milliarden Kubikmeter Erdgas gefördert.

Die DDR bezieht allein im Fünfjahreszeitraum bis 1985 35 Milliarden Kubikmeter aus der UdSSR. Die Beteiligung am Bau der Trasse ist eine Form der Bezahlung dieses kostbaren Bodenschatzes für viele wichtige Bereiche der Volkswirtschaft, von der Chemieindustrie über die Metallurgie bis hin zur Konsumgüterindustrie. Zum Beispiel sicherte die Mitarbeit der DDR an der Drushba-Trasse von Orenburg zur Westgrenze der UdSSR in den Jahren von 1974 bis 1977 die Erdgaslieferungen bis 1985. Die Lieferungen für die Jahre darüber hinaus werden durch die Leistungen am Zentralen Jugendobjekt »Erdgastrasse« erarbeitet, die nicht nur das Verlegen des bis zu 1,42 Meter dicken Rohrstrangs, sondern auch den Bau von Fabriken, Straßen, Wohnungen, Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und anderen Objekten umfassen. Darin liegt die enorme volkswirtschaftliche Bedeutung.





Trotz Störmanövern

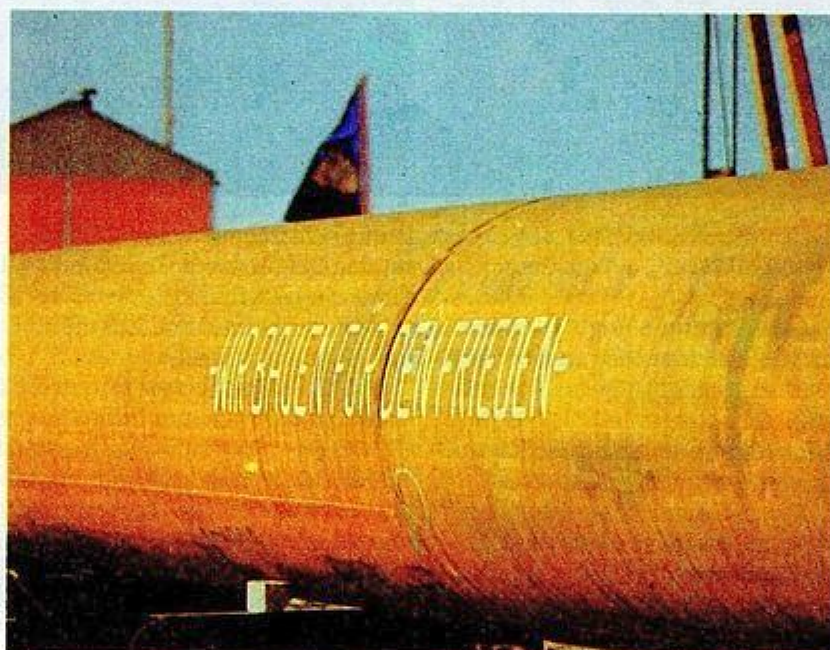
Am Jahresbeginn 1984 gingen Meldungen durch die Weltpresse, die den Herrschenden in den USA überhaupt nicht gefielen: Erstes sibirisches Erdgas in Frankreich eingetroffen. In den ersten Tagen jenes Jahres gelangte das über mehrere tausend Kilometer von Urengoi kommende Gas nach Elsaß-Lothringen. Von hier aus wird es weitergeleitet nach Paris und Lyon. In Presseberichten verwiesen französische Kommentatoren auf den langfristigen Charakter der sowjetisch-französischen Vereinbarungen, die einen Zeitraum von 25 Jahren umfassen.

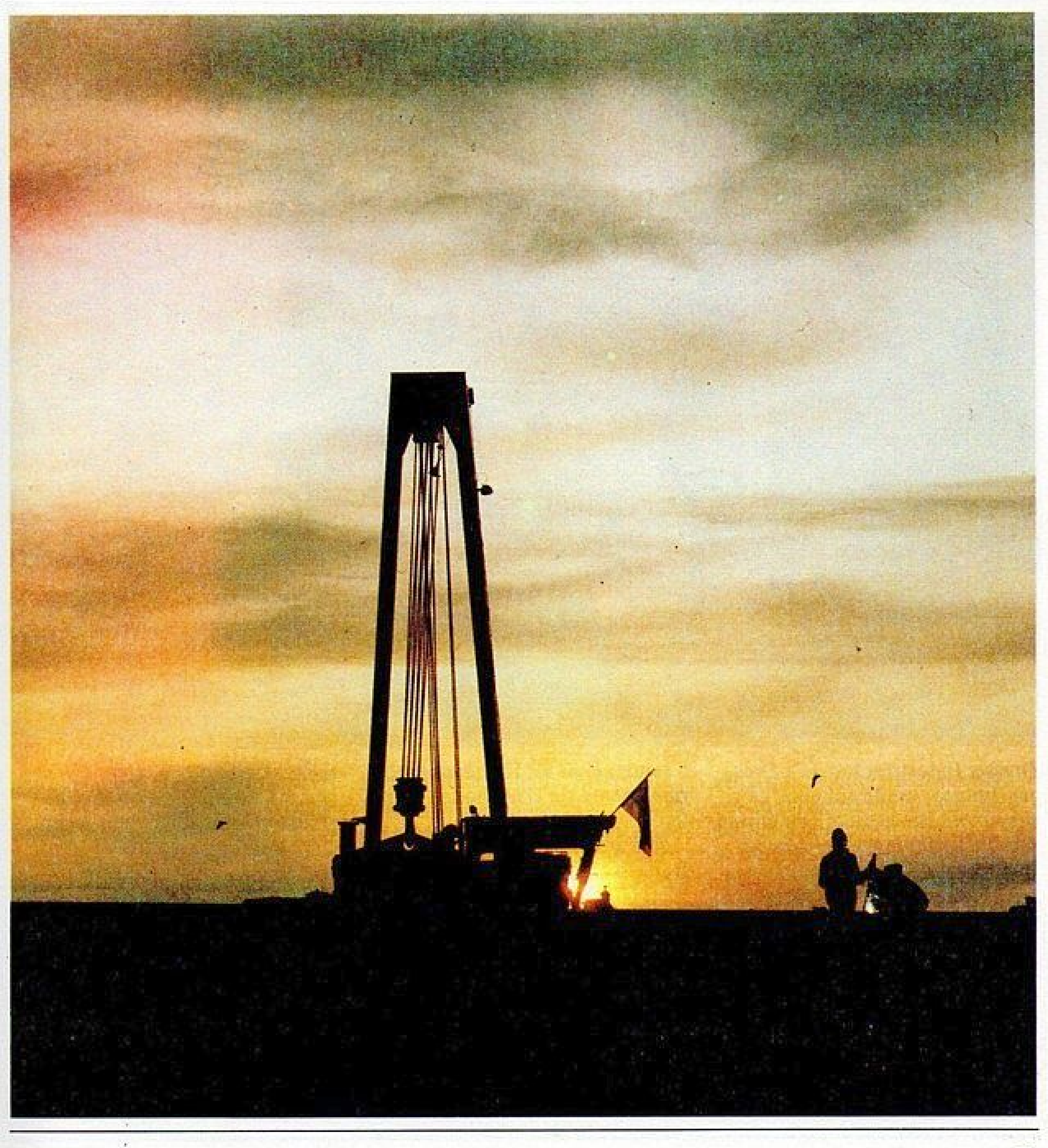
Die »Prawda« betonte in einem Kommentar zu diesem Ereignis: »In der gegenwärtigen angespannten Situation kann und muß die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen Frankreich und der UdSSR eine wichtige Rolle bei der Stabilisierung, bei der Schaffung gegenseitigen Verständnisses und bei der Suche nach Wegen zur Sicherung des Friedens in Europa und auf der ganzen Welt spielen.«

Diese auf eine lange Zeit ausgerichtete friedliche Zusammenarbeit zwischen der UdSSR und westeuropäischen Ländern – inzwischen beziehen auch Österreich und die BRD westsibirisches Erdgas aus Urengoi – war den imperialistischen Konfrontationspolitikern von Anfang an ein Dorn im Auge. Mit allen nur möglichen

(und unmöglichen) Mitteln versuchten sie den Bau dieser längsten Exportgasleitung der Welt zu verhindern. So hatte die Reaganadministration Ende Juli 1982 härteste Boykottmaßnahmen gegen westliche Beteiligung am Bau der transkontinentalen Trasse angekündigt oder vielmehr angedroht. 13 ausländischen Unternehmen, 7 Tochterfirmen amerikanischer Konzerne und allen amerikanischen Betrieben wurde strikt untersagt, an die UdSSR vertraglich vereinbarte nach US-Lizenzen gefertigte Ausrüstungen für die Exportgasleitung zu liefern.

Am 25. August desselben Jahres bereits verhängten die USA Sanktionen gegen die französische Tochterfirma der texanischen







Dresser Industries Inc. Die Dresser (France) wurde auf eine schwarze Liste gesetzt. Der Grund war die Lieferung der ersten vertraglich vereinbarten Kompressoren an die sowjetischen Geschäftspartner. Außerdem wurde dem Unternehmen die Verwendung von US-Lizenzen verboten. Doch das war noch nicht alles: Der erweiterte Strafkatalog für diesen »Ungehorsam« forderte je gelieferten Kompressor eine viertel Million Mark »Buße« und bis zu 5 Jahren Haft für Firmenangehörige, sobald sie USA-Boden betreten.

Die außerordentlich großen Leistungen aller am Bau beteiligten Werktätigen aus der UdSSR, der DDR und anderen sozialistischen Ländern, die rasche Entwicklung und Produktion von eigenen technischen Ausrüstungen in der Sowjetunion, das Zusammenwirken der Länder des RGW und die vernünftige Haltung realistisch denkender Wirtschafts- und Geschäftskreise des Westens zwangen die Administration in Washington schließlich, im November 1982 ihre Embargos und Sanktionen als zwecklos aufzugeben.

Bau der Superlative

Für das System der sowjetischen Erdgasleitungen, das bereits eine Länge von rund 40000 Kilometern aufweist und in der Welt nicht seinesgleichen hat, gibt es inzwischen viele Synonyme. Sie reichen



von »Bauwerk des Jahrhunderts« bis »Bau der Superlative«. Wofür immer man sich entscheidet, die Tatsachen rechtfertigen alle Bezeichnungen. Vom unwegsamen Westsibirien zieht sich der stählerne Strang allein der Exportgasleitung über die 4500 Kilometer bis hin zur ukrainischen Westgrenze der UdSSR. 40 Verdichterstationen – im Durchschnitt alle 110 bis 130 Kilometer – sorgen für eine Strömungsgeschwindigkeit des Gases von rund 33 Kilometern in der Stunde. Etwa 150 Kilometer Trasse waren im ewigen Frostboden des Polarkreises zu verlegen. Ein einziger Kilometer kostete dort, wo die Erde bis zu 50 Meter tief gefroren ist, eine Million Rubel. 700 Kilometer Rohr befinden sich inzwischen in schwer zugänglichem Sumpfgebiet, in dem die Leitung mit Betonelementen belastet werden mußte, um ihre stabile Lage zu sichern. Weitere 2000 Kilometer Trasse führen durch vordem unzugängliche Wälder, in die Schneisen zu schlagen waren. Mit mehr als 500 Kilometer Rohrleitung galt es die Gebirgsbarrieren des Ural und der Karpaten zu bezwingen.

Angesichts dieser natürlichen Hindernisse – hinzu kamen Flüsse, Bahnlinien, Straßen, die zu über- oder unterqueren waren – eine zweijährige Bauzeit zu veranschlagen hätte vordem Fachleute zweifeln gemacht. Es war schließlich nicht unbekannt, daß der Bau der Alaska-Pipeline von



nur 1300 Kilometer Länge 7 Jahre währte.

Doch »Bauwerk des Jahrhunderts« allein aus dieser Sicht? Das wäre zuwenig. Was in westlichen Ländern ein »Geschäft des Jahrhunderts« genannt wird, ist in Wahrheit ein Stück sichtbarer Friedenspolitik. Es sichert durch die langfristigen Lieferungen vieler Milliarden Kubikmeter Erdgas in den Ländern des Kapitals Zehntausenden Werktätiger Arbeitsplätze, bringt jenen Hoffnung, deren Existenz durch die krisengeschüttelte kapitalistische Wirtschaft Tag für Tag aufs neue bedroht ist, und fördert das Vertrauen zur Sowjetunion und zu den anderen sozialistischen Staaten, die von jeher für eine friedliche Zusammenarbeit von Staaten unterschiedlicher Gesellschaftsordnung zum beiderseitigen wirtschaftlichen Vorteil eintreten. »Trasse des Friedens« – so wäre dieses gigantische Bauwerk ebenfalls zu Recht benannt.

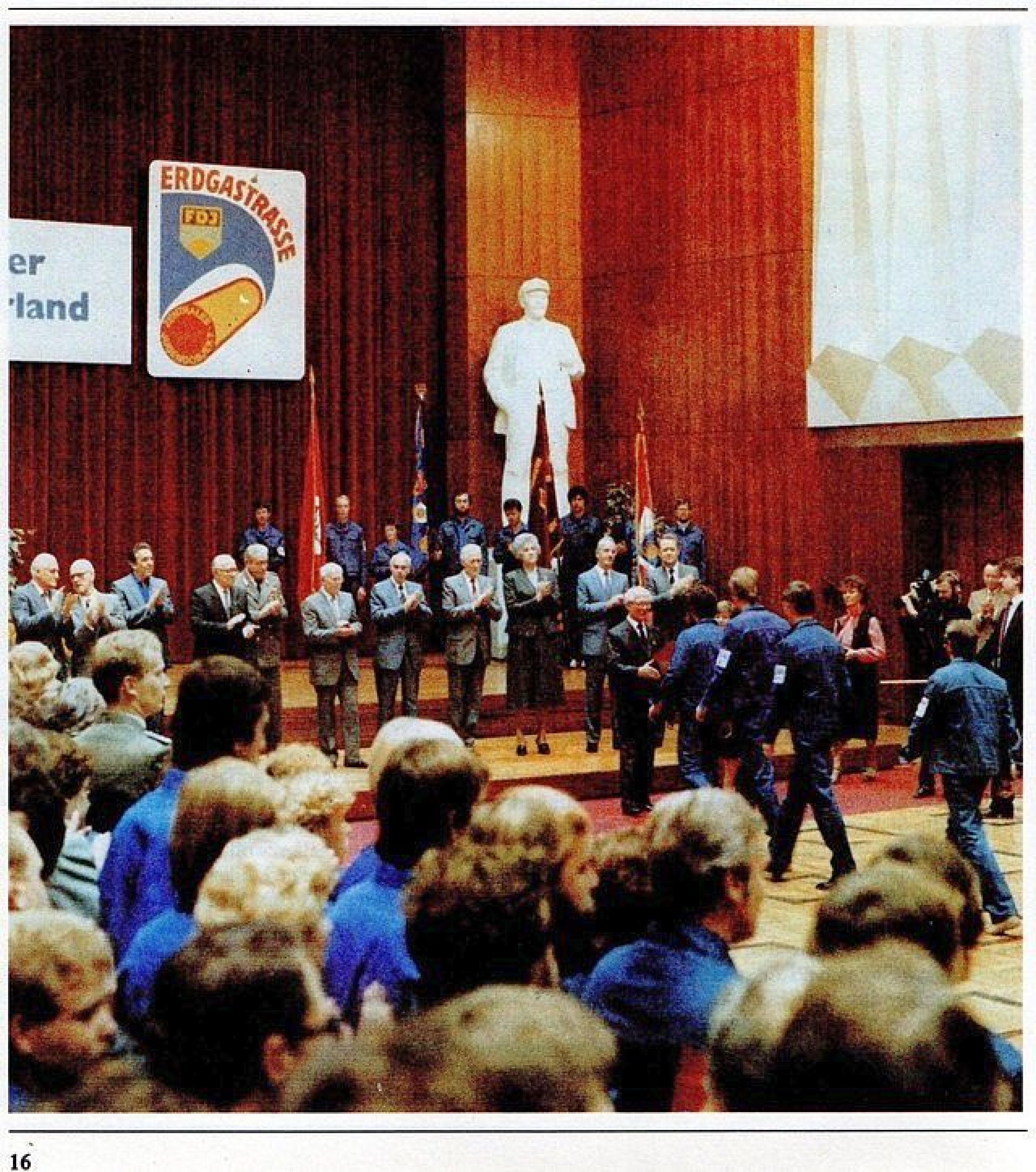
Eine Herausforderung

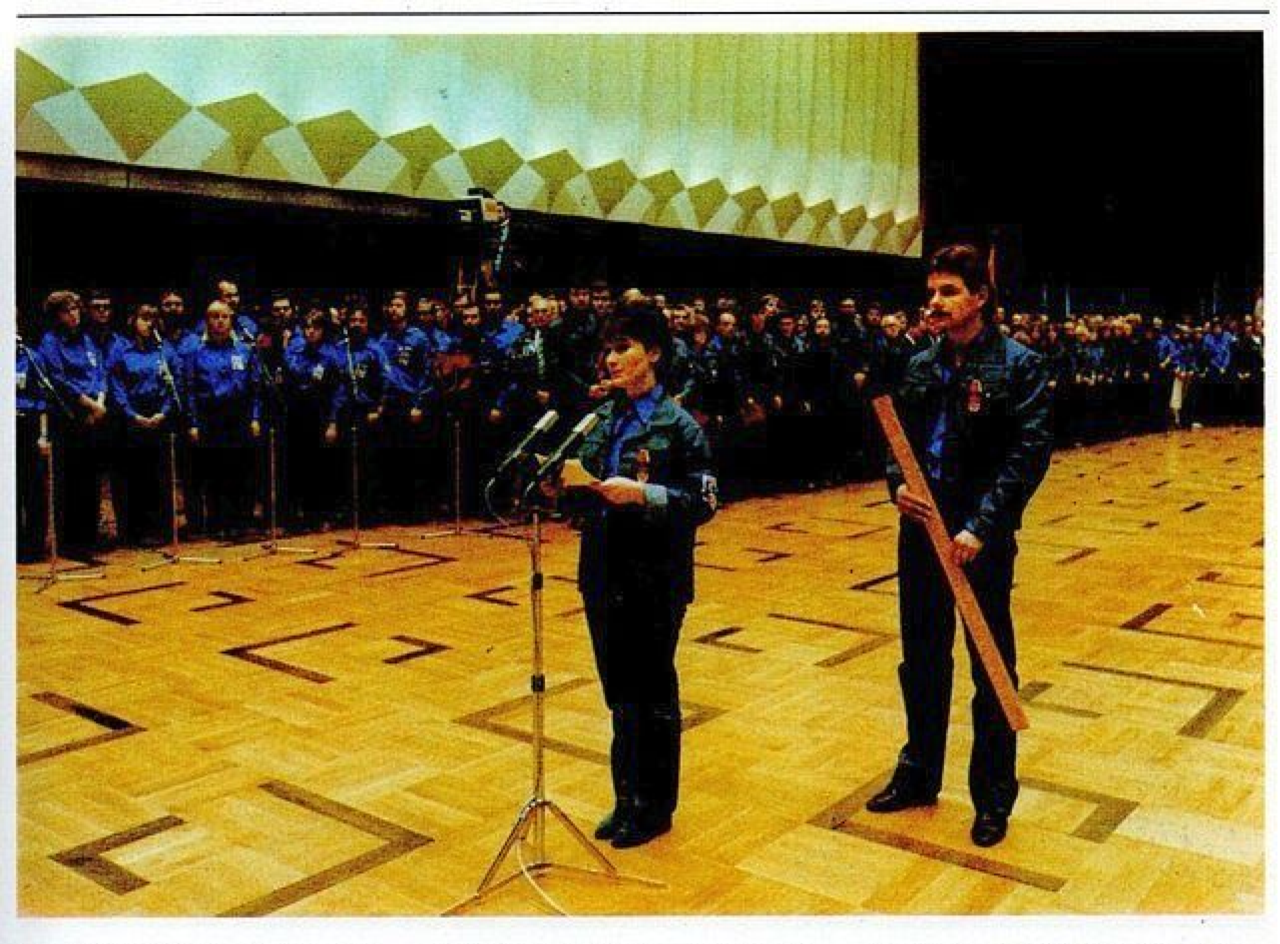
Die ersten Delegierten der Freien Deutschen Jugend begaben sich im Mai 1982 auf die Reise zu den Bauabschnitten der Erdgastrasse. Günter Mittag, Mitglied des Politbüros und Sekretär des Zentralkomitees der SED, sagte bei der Verabschiedung: »Es sind gewaltige Vorhaben, an denen ihr mitarbeitet. Sie tragen dazu bei, die Energie- und Rohstoffversorgung auch für die Zukunft zu sichern . . . Für



die Verwirklichung unserer vom X. Parteitag auf das Wohl des Volkes und die Sicherung des Friedens gerichteten Politik ist es von entscheidender Bedeutung, daß die DDR in allen grundlegenden Fragen der ökonomischen Entwicklung mit der Sowjetunion verflochten ist.« Er gab bekannt, daß das Zentralkomitee der SED in Würdigung der großen Verantwortung, die den Erbauern der neuen Erdgastrasse übertragen wird, für die Führung des sozialistischen Wettbewerbs am Zentralen Jugendobjekt Ehrenbanner gestiftet hat, die in jedem Quartal den Kollektiven mit den besten Ergebnissen im Kampf um die allseitige Erfüllung und gezielte Überbietung des Planes sowie für hohe Effektivität und Qualität verliehen werden. In einem Brief an Erich Honecker versicherten die jungen Trassenerbauer, daß sie alle Kraft zur erfolgreichen Verwirklichung des Jugendobjekts aufwenden werden und mit seiner qualitäts- und termingerechten Realisierung die vom X. Parteitag der SED beschlossene Wirtschaftsstrategie durchsetzen helfen wollen.

Die konkreten Aufgaben lauteten zunächst: Bau von 137,5 Kilometer Erdgasleitung zwischen Bogorodtschany und Gussjatin in der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik sowie von 3 Verdichterstationen in Wolowez, Bogorodtschany und Bar. Die Leitung führt über größere Strecken sumpfigen und noch mehr felsigen Bo-


ERDGASTRASSE
FDJ

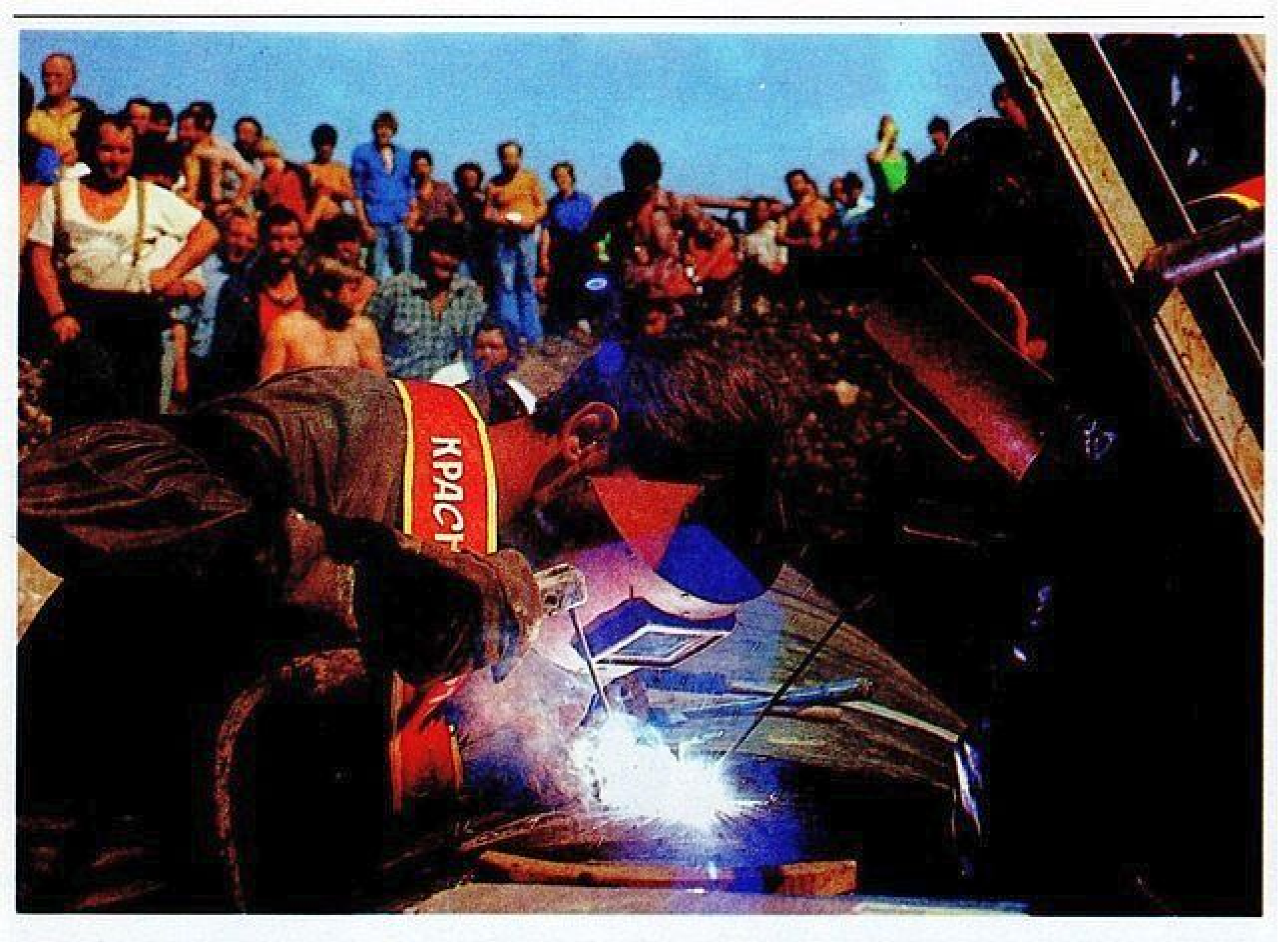


dens, hat 12 Wasserhindernisse, darunter den Dnestr und die Bystriza, zu überwinden, 4 Eisenbahnstrecken zu passieren und 33 Straßen zu unterqueren.

Der andere Bauabschnitt in der Russischen Sozialistischen Föderativen Sowjetrepublik, südlich von Moskau, umfaßte bis 1985 das Verlegen von 294 Kilometer Rohrleitung zwischen Jelez und Serpuchow in Richtung der sowjetischen Hauptstadt. Dabei waren 15 Steilhänge zu bewältigen, 13 Unterquerungen und mehrere Kreuzungen mit dem Gasleitungssystem Nordkaukasus – Zentrum zu meistern. 4 Verdichterstationen, 3 bei Starojurjewo und eine bei Jefremow, mußten gebaut werden.

Zu beiden Bauabschnitten gehörte – für die künftigen Betreiber der riesigen Anlagen – die Schaffung von rund 1000 Wohnungen sowie sozialen und gesellschaftlichen Einrichtungen.

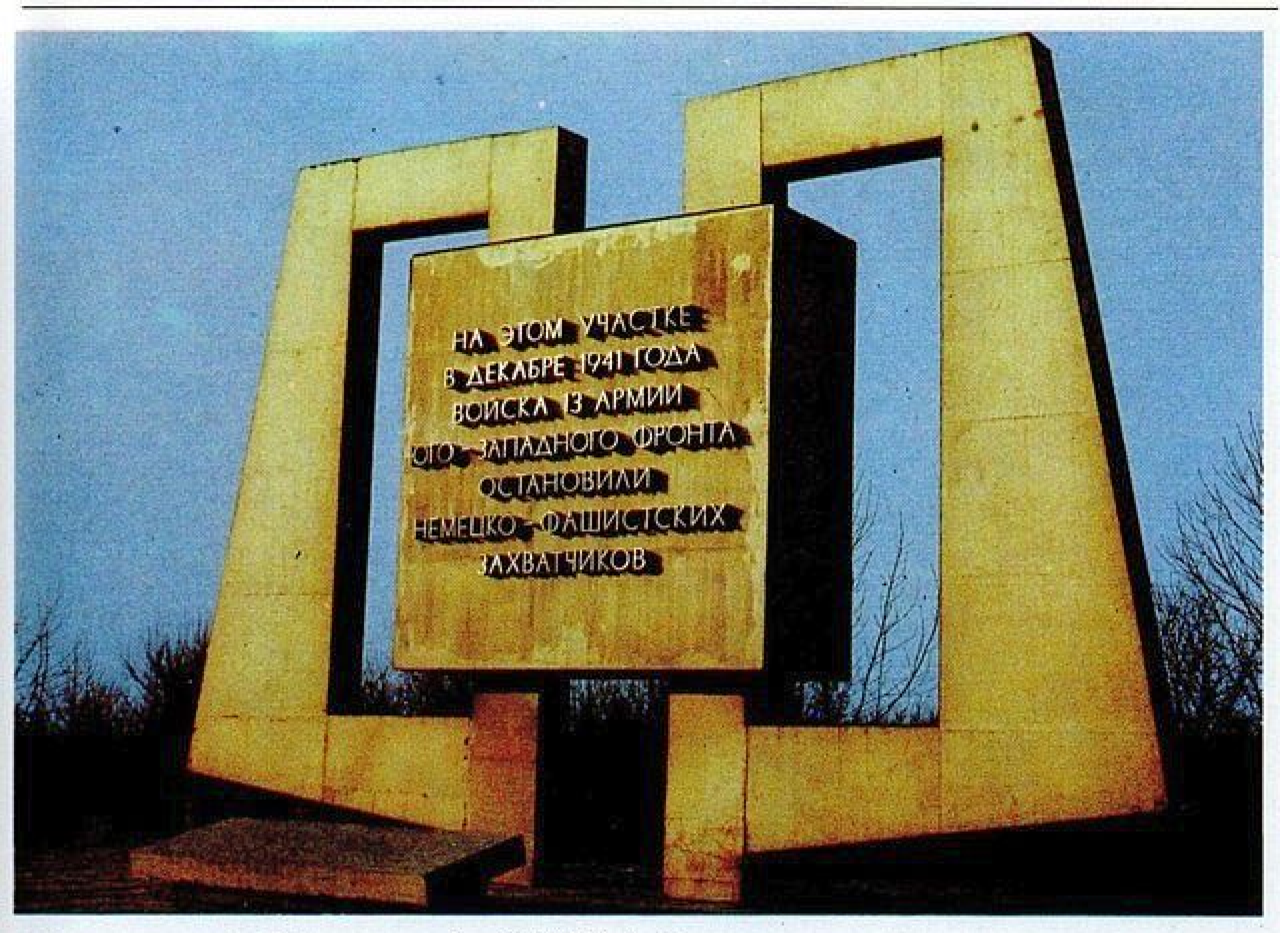
Von Anfang an waren alle diese Vorhaben Bestandteil des auf der 5. Tagung des Zentralrats der FDJ beschlossenen »Friedensaufgebots der FDJ«, eindeutige Antwort auf die imperialistische Boykottpolitik. Als überzeugende Form des sozialistischen Wettbewerbs im Abschnitt der ukrainischen Gebietsstadt Iwano-Frankowsk erwiesen sich die Auswahl von 35 Schwerpunktvorhaben zu Ehren des 35. Jahrestags der Gründung der DDR und ihre Benennung zu FDJ-Friedensobjekten. Zu den



Spuren des hartnäckigen, nicht selten heldenhaften Kampfes um die Verwirklichung der mit diesen Objekten verbundenen anspruchsvollen Ziele gehören Tafeln mit dem Symbol des FDJ-Friedensaufgebots und einem zweisprachigen Hinweis auf die vorfristige Erfüllung der Aufgaben.

Eine der beeindruckendsten Leistungen im Iwano-Frankowsker Gebiet war die Errichtung einer 250 Meter langen Rohrbrücke über den Dnestr als FDJ-Friedensobjekt, für die eine neuartige technologische Lösung angewandt wurde, ebenso der Bau der Verdichterstation bei Wolowez auf einem über 700 Meter hohen Berg.

Im September 1982 hatten die Arbeiten an diesem Bauabschnitt begonnen, bereits einen Monat später wurde die erste Schweißnaht gezogen und im Juli 1983 vorfristig die letzte. Zur Bilanz dieses Rohrstrangs, den die sowjetischen Auftraggeber mit der Qualitätsnote »ausgezeichnet« bewerteten, gehören das Ausheben von 1,2 Millionen Kubikmeter Erdreich und das Verbinden der Rohre mit 14000 Schweißnähten. Insgesamt galt es, eine fünflagige Schweißnaht von rund 62 Kilometer Länge zu ziehen, für die etwa 193 Tonnen Schweißmaterial verwendet wurden. Nicht weniger imponierend waren die Leistungen der Trassenerbauer »im Hinterland« – wie sie selber hinzufügen –, insbesondere der jungen



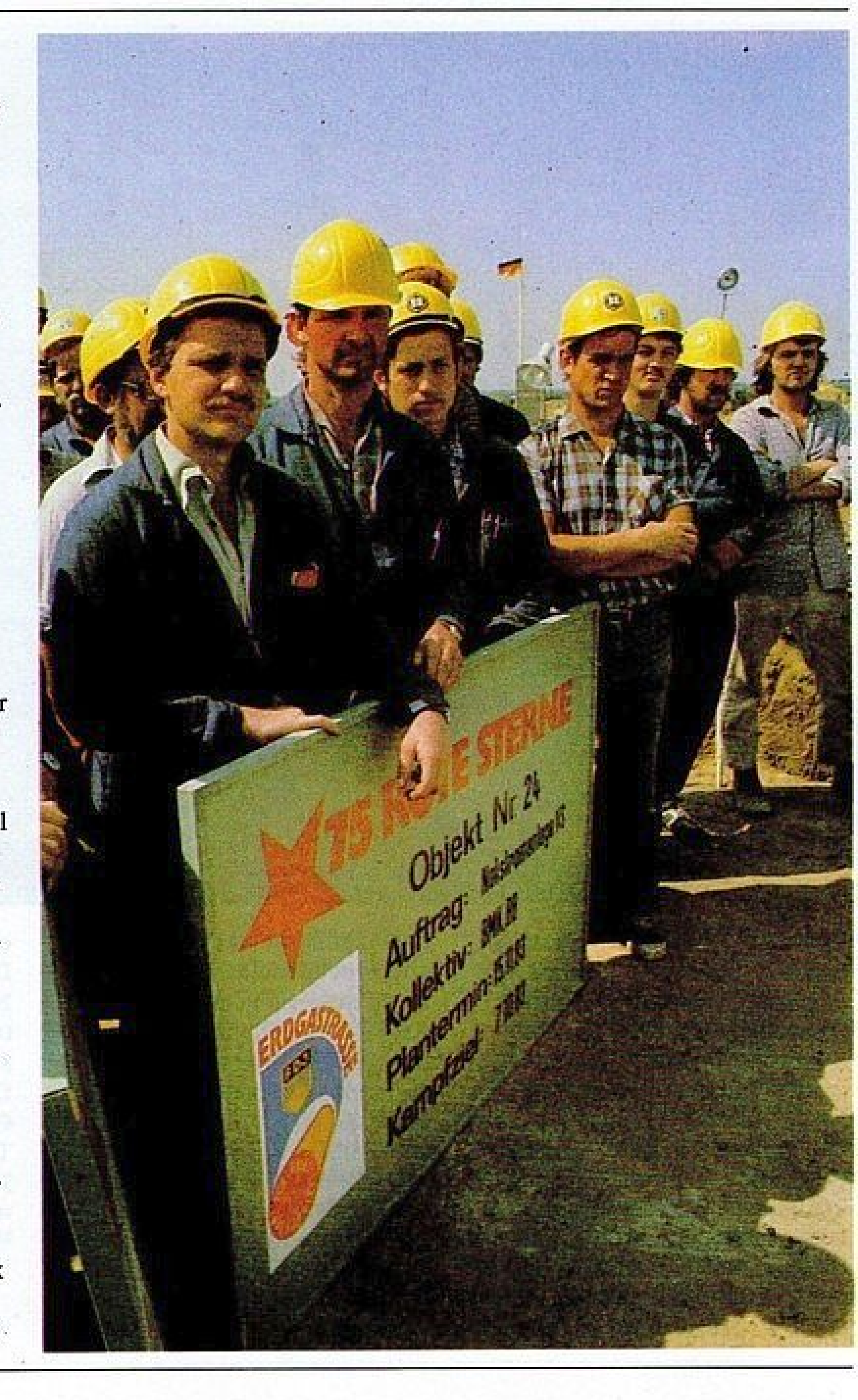
Werktätigen aus den Wohnungsbaukombinaten Gera, Erfurt und Suhl, die in beeindruckenden Bestzeiten die Verdichterstationen, Wohnhäuser, Kindereinrichtungen und Schulen schufen.

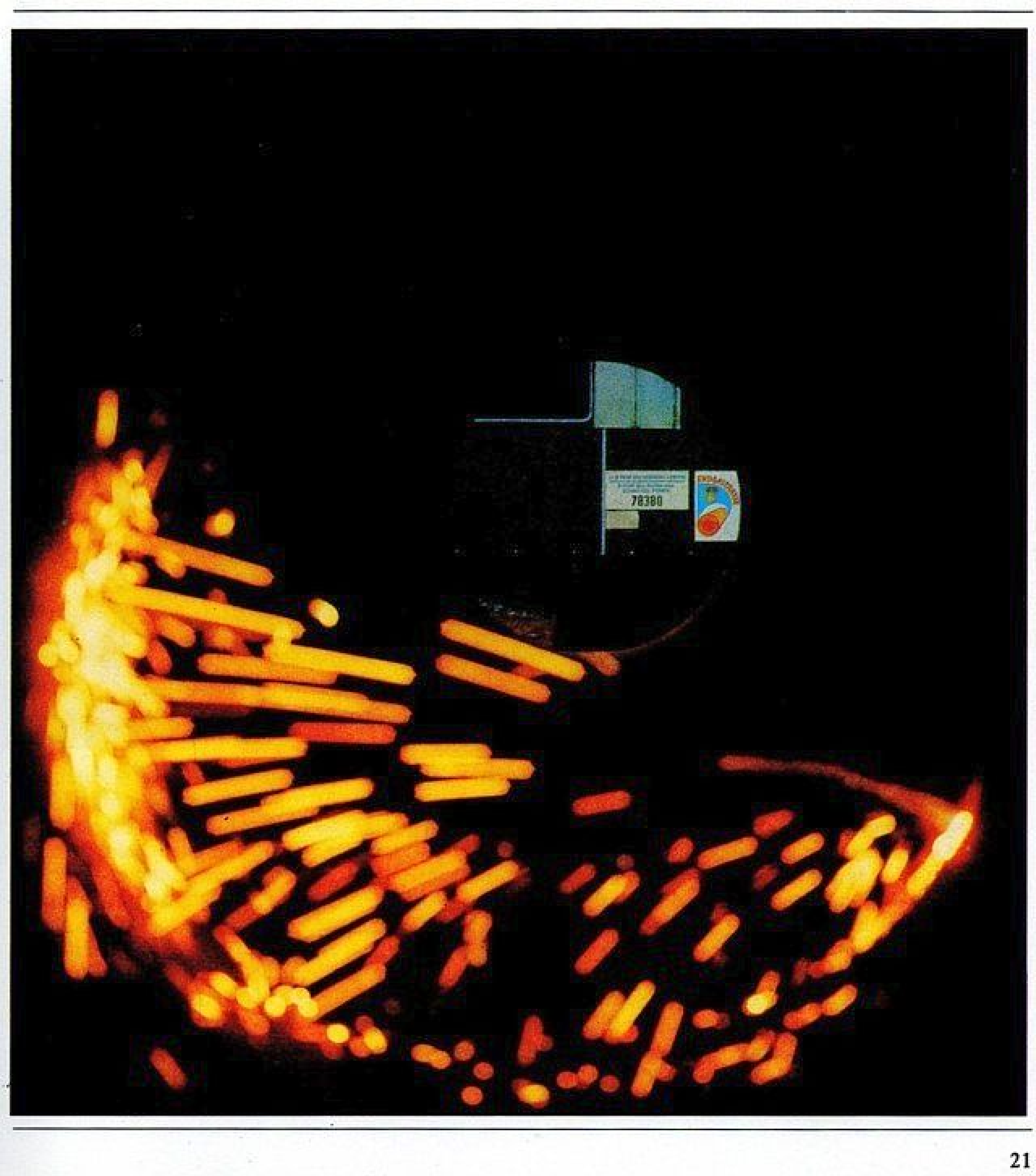
Von einem gemeinsamen Meeting im Trassenabschnitt Iwano-Frankowsk richteten anläßlich des 34. Jahrestags der Gründung der DDR Trassenerbauer aus der UdSSR, der DDR und der Volksrepublik Polen einen Brief an Erich Honecker, in dem sie mit dem Gefühl tiefer Genugtuung und Freude meldeten, daß die von ihnen eingegangenen hochgesteckten Verpflichtungen zur vorfristigen Inbetriebnahme der Erdgasleitung auf diesem Abschnitt wie auch im gesamten Land in Ehren erfüllt wurden. »Wir sind stolz darauf«, heißt es darin, »daß zu dem großartigen kollektiven Sieg vieler Tausend Erbauer der Erdgasleitung auch die Kommunisten, Mitglieder der FDJ und Werktätigen des Zentralen Jugendobjektes ›Erdgastrasse‹ aus der DDR ihren Beitrag geleistet haben.« Es wurden Bau- und Montageleistungen im Umfang von 87,9 Millionen Rubel erbracht. Durch beispielhafte sozialistische Gemeinschaftsarbeit war dieser Teil des großen Projekts rund 3 Monate vorfristig abgeschlossen worden.

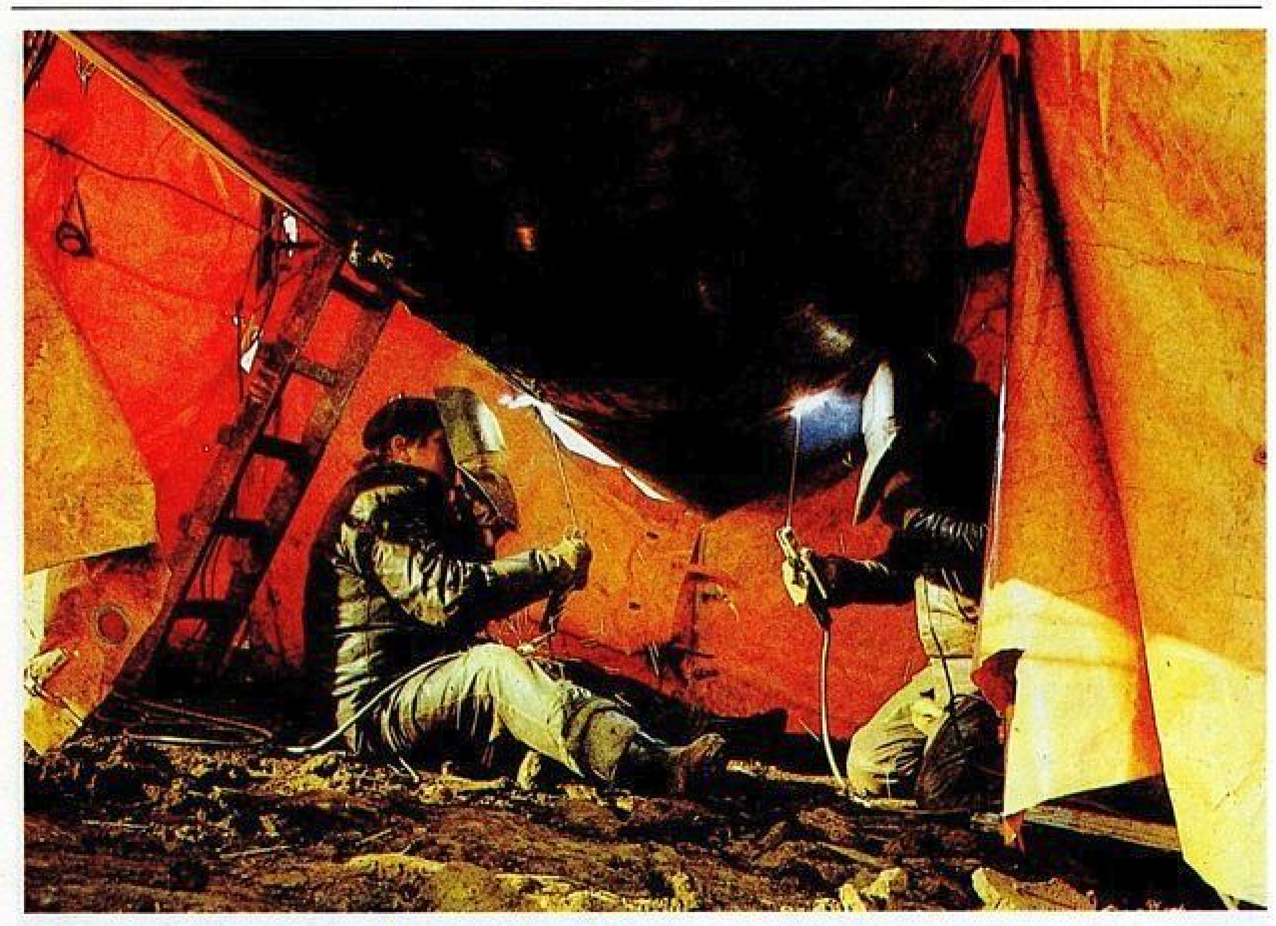
Die Ziele rückten näher

Im Lipezker Abschnitt wurden die Arbeiten im Sommer 1982 aufgenommen. In Perwomaiski, in dessen Nähe heute drei der großen »Druckfabriken« dem Gas ihren »Pulsschlag« von 7,5 Megapascal Druck verleihen, entstanden die ersten Wohnunterkünfte und Versorgungseinrichtungen für die Trassenerbauer. Von Anfang an waren die Leistungen an allen Objekten dem 35. Jahrestag der Gründung der DDR und dem 40. Jahrestag des Sieges der Sowjetunion über den Hitlerfaschismus gewidmet. 75 Schwerpunktaufgaben wurden zu Rote-Sterne-Objekten erklärt und von den FDJ-Grundorganisationen unter Kontrolle genommen. Unvergessen bleibt der für den Fortgang der Arbeiten so wichtige Bau einer 14 Kilometer langen Straße zur Verdichterstation Perwomaiski. Sie führt durch unwegsames, zum Teil sumpfiges Gelände. Bei ihrem Bau – auch sie wurde vor dem geplanten Termin übergeben – galt es 80 000 Kubikmeter Erde auszutauschen. Dafür waren bis zu 120 Großkipper im Einsatz.

Die Ziele, die mit jeder erfüllten Wettbewerbsverpflichtung anspruchsvoller wurden und immer näher rückten, ließen sich kaum noch überbieten. Hatten die Erbauer der Verdichterstation Bogorodtschany in der Ukraine zum Beispiel schon 152 Tage vor dem festgelegten Zeitpunkt ihre Fabrik als für die Inbetriebnahme bereit gemeldet, so führte der großartige







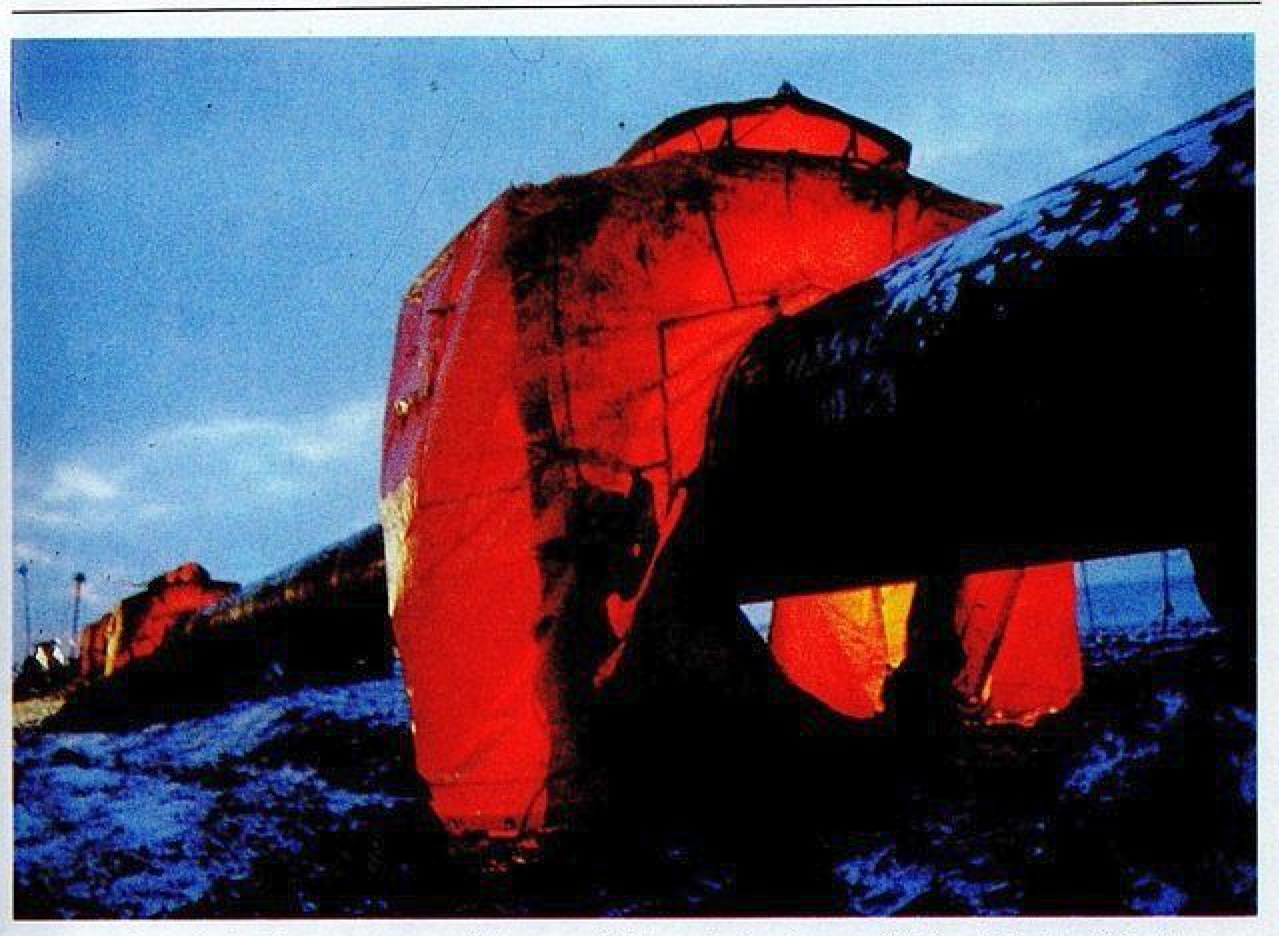
Einsatz aller Gewerke in Perwomaiski, also im Lipezker Abschnitt, zu einem weiteren sensationellen Ergebnis: Zum Nationalfeiertag der DDR im Oktober 1983 war die erste Verdichterstation, die inzwischen den Namen »65. Jahrestag des Leninschen Komsomol« trug, 6 Monate vorfristig zu Inbetriebnahmearbeiten fertig.

Milliardenleistungen

Auf der 3. FDJ-Aktivtagung des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse«, die wenige Wochen vor dem Nationalen Jugendfestival der DDR, dem Verbandstreffen der Freien Deutschen Jugend im 35. Jahr des Bestehens der DDR, stattfand, wurde eine beeindruckende Bilanz für nicht einmal ganz zwei Jahre Arbeit gezogen:

Insgesamt waren Bau- und Montageleistungen im Wertumfang von 1,3 Milliarden Mark realisiert. Das heißt, es wurden 214 Kilometer Rohrleitung verlegt, 3 Verdichterstationen haben den Betrieb aufgenommen, 4 weitere befinden sich im Bau, 604 Wohnungen und 7 dazugehörige gesellschaftliche Einrichtungen sind übergeben.

Die Aktivtagung machte deutlich, wie sich mit diesen imponierenden Leistungen auch politische Haltungen der jungen Trassenerbauer herausgebildet haben, wie



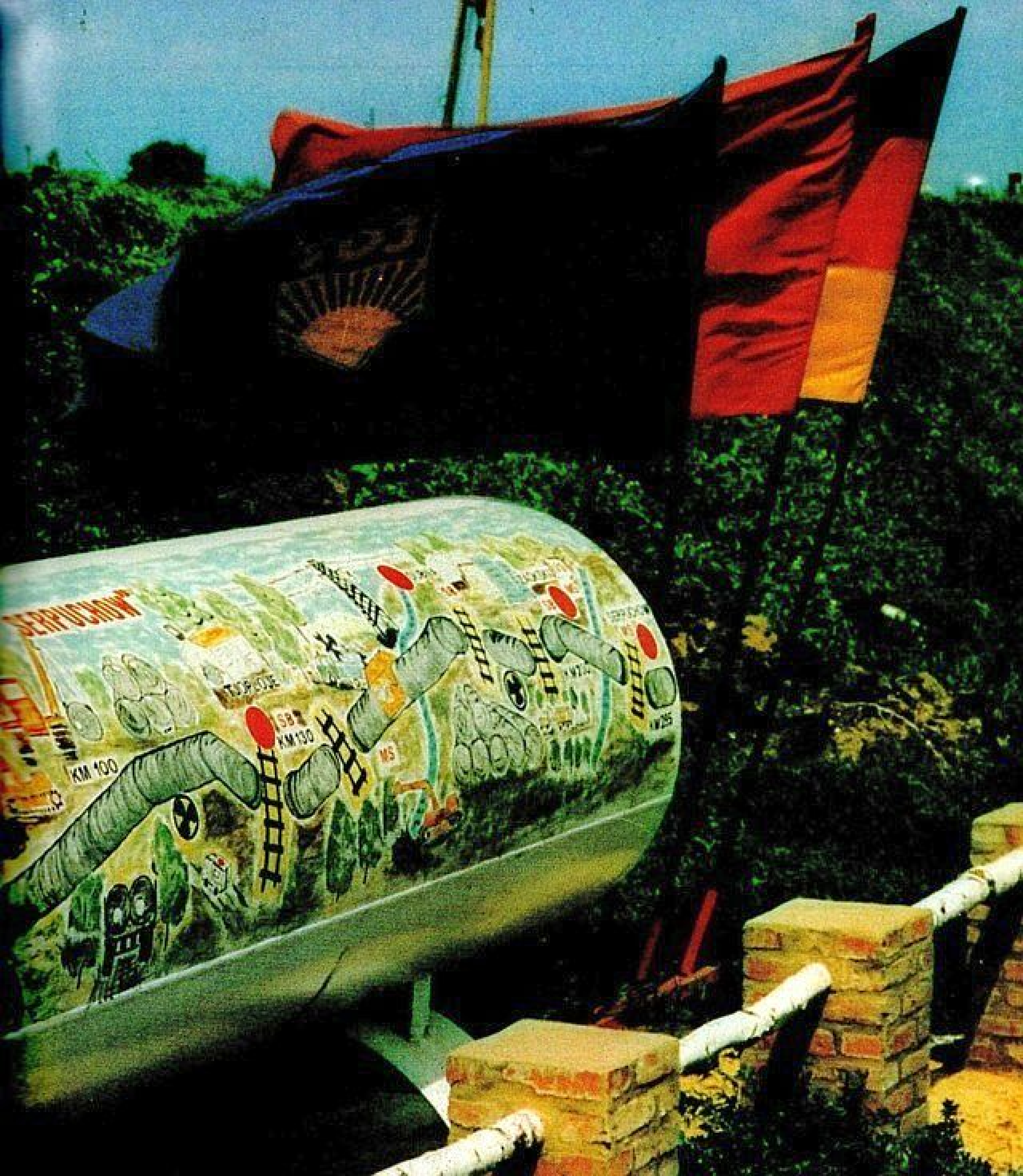
im Kampf um die im Plan vorgegebenen und um selbst gestellte, noch anspruchsvollere Ziele, um Effektivität und Qualität Persönlichkeiten gereift sind, die sich durch bewußtes Handeln für die Politik der Partei der Arbeiterklasse und des sozialistischen Staates auszeichnen.

Sehr augenfällig wurde das im Wirken der zu diesem Zeitpunkt existierenden 275 Jugendbrigaden, die – einer Tradition des Jugendverbands folgend – an der Spitze des sozialistischen Wettbewerbs standen und sich als wahrhafte Kaderschmieden der Arbeiterjugend auszeichneten. 282 FDJ-Mitglieder, die zu den besten Jugendlichen gehörten, wurden als Kandidaten in die Partei der Arbeiterklasse aufgenommen. Die bewährtesten der jungen Kämpfer erhielten hohe staatliche Auszeichnungen, so den Ehrentitel »Held der Arbeit«, den Vaterländischen Verdienstorden, den Orden »Banner der Arbeit« und andere.

Unvergessener Trassenrapport

Eine Auszeichnung besonderer Art für ein paar hundert Erbauer der Erdgastrasse in der UdSSR und des Zentralen Jugendobjekts »DDR-Gasleitungsbau« war das


ERDGASLEITUNG
MS
MS
VS
JEFREMOW
SB
BABARYKINO
KMO


KM 100
SB
KM 130
MS

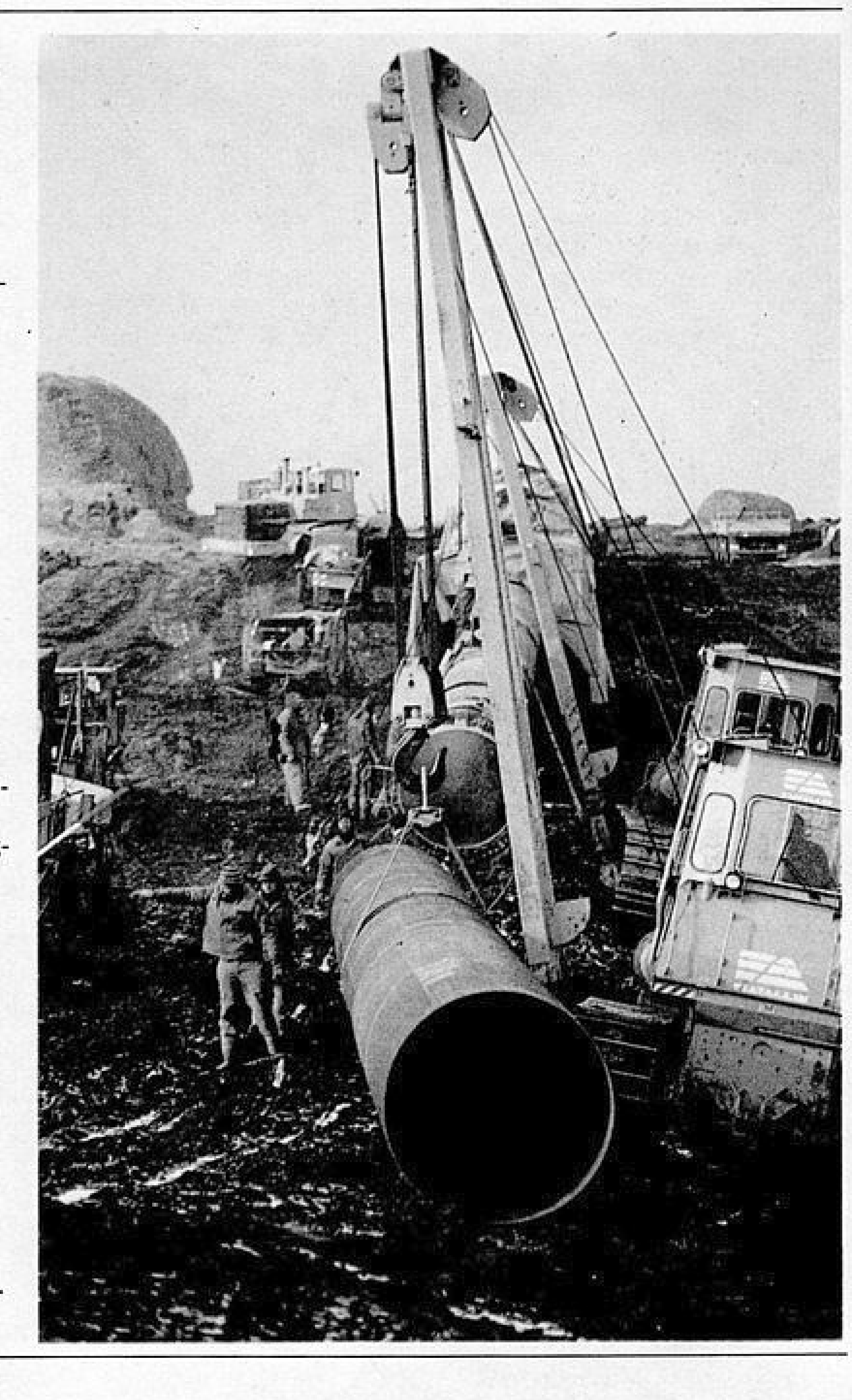
Zusammentreffen mit dem Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzenden des Staatsrats der DDR, Erich Honecker, sowie weiteren Mitgliedern der Parteiführung im Haus des Zentralkomitees der SED am 4. November 1983.

Während eines Rapports zu beiden bedeutenden Jugendobjekten sprach der Monteur Dietmar Anton – seit diesem Tag mit mehreren seiner Jugendfreunde von der Verdichterstation Starojurjewo I und dem Wohnungs- und Gesellschaftsbau von Perwomaiski Träger des Ordens »Banner der Arbeit« Stufe I – für alle jungen Trassenerbauer. Er schilderte die wichtigsten Etappen des Kampfes um Termintreue und hohe Qualität sämtlicher Arbeiten und fügte hinzu:

»Die am Zentralen Jugendobjekt ›Erdgastrasse‹ in der UdSSR erreichten Ergebnisse sind das Resultat einer engen sozialistischen Gemeinschaftsarbeit aller beteiligten Kombinate und Betriebe. Daran haben ebenso die Freunde und Kollegen der Versorgungs- und Dienstleistungsbereiche, des Transportwesens, der Trassenerschließung und -vorbereitung sowie der sozialen und medizinischen Betreuung hohen Anteil.

Der Kampf unserer Baustellenkollektive um die Auszeichnung mit einem Ehrenbanner des Zentralkomitees der SED hat entscheidend zu den erreichten Leistungen beigetragen.«

Und er vergaß auch nicht anzumerken:



»Unsere auf dem Territorium der Sowjetunion erreichten Ergebnisse sind in hohem Maße auf die verantwortungsvolle Unterstützung durch unsere Heimatbetriebe und die FDJ-Bezirksorganisationen zurückzuführen.

Alle Delegierungsaufgaben für dieses Jugendobjekt wurden durch die Bezirke erfüllt.

Über 50 Jugendobjekte zur termin- und qualitätsgerechten Sicherung der Kooperations- und Zulieferleistungen übernahmen FDJ-Grundorganisationen in der DDR.«

Dietmar Anton erinnerte an eine großartig organisierte Aktion, bei der im Sommer 1982 binnen weniger Wochen 224 Wohn- und Sanitärwagen für die Trassenerbauer bereitgestellt wurden.

Bedeutender politischer Erfolg

In einer Atmosphäre tiefen Einvernehmens zwischen der Partei der Arbeiterklasse und dem sozialistischen Jugendverband, des uneingeschränkten Vertrauens zueinander, dankte Erich Honecker für alles bisher Vollbrachte. Und unter lang anhaltendem, stürmischem Beifall sagte er:

»Die Leistungen aller Trassenerbauer sind die beste Antwort an jene imperialistischen Konfrontationspolitiker, die verhindern wollten, daß diese Leitung entsteht und sowjetisches Erdgas nach Westeuropa geliefert wird. Keinerlei Sanktionen und Boykotte konnten den Bau der Trasse aufhalten. Das ist ein bedeutender Erfolg für die Politik der friedlichen Zusammenarbeit und der Gesundung der internationalen Beziehungen. Das ist ein bedeutender Erfolg, der den Beweis erbringt, daß der Sozialismus in der Lage ist, alle Probleme mit Erfolg zu lösen.«

»Bei der Bewältigung anspruchsvoller Aufgaben wächst die Jugend«, hob Erich Honecker hervor. »Jeder kann dabei sein Wissen und Können beweisen. Charakterstärke und Initiative entwikkeln sich. Junge Kader werden gefordert und gefördert. Wir freuen uns, daß an euren Jugendobjekten viele FDJ-Mitglieder den Weg in unsere Partei, die Partei der Arbeiterklasse, fanden. Jugendobjekte sind Kaderschmieden.«

Verona Herrmann aus Karl-Marx-Stadt, Mitarbeiterin für Versorgungsaufgaben und seit diesem Tag ebenfalls Trägerin des Ordens »Banner der Arbeit« Stufe I, fiel es nicht leicht, die richtigen Worte zu finden, als sie für alle Ausgezeichneten dankte.

»Wenn wir heute über gute Ergebnisse berichten konnten, dann ist das auch Ausdruck der engen und freundschaftlichen Zusammenarbeit mit den sowjetischen Werktätigen, insbesondere mit den Komsomolzen. Nicht nur bei der Arbeit sind wir gute Freunde geworden.«

Unter anhaltendem Beifall aller im Kongreßsaal des Hauses des Zentralkomitees Versammelten fügte sie unmißverständlich hinzu: »So, wie die Boykott- und Embargopolitik Reagans beim Bau der Erdgastrasse gescheitert ist, so werden die Sowjetunion, die DDR und die anderen sozialistischen Staaten auch seine aggressiven Angriffe auf den Frieden zurückweisen.«

Der Geist, der diese denkwürdige Begegnung im Haus des Zentralkomitees der SED prägte, bestimmt und beflügelt im Alltag der Trasse die Taten der Tausende von FDJ-Mitgliedern. Er findet seinen Ausdruck auch in der neuen FDJ-Initiative, die auf einer Aktivtagung am 19. April 1984 unter dem Titel »Effektivitätsgewinn« ausgelöst wurde und auf weitere große Vorhaben gerichtet ist, die die Jugendlichen aus der DDR zusammen mit ihren älteren Kollegen und den Freunden aus der UdSSR bis zu den neunziger Jahren in den unendlichen Weiten der Sowjetunion bewältigen werden.

Klaus Taubert

Der Mann mit der Raupe

Wie hat man sich einen Helden vorzustellen? Keine einfache Frage, aber an der Trasse haben die FDJler auf unkomplizierte Art eine Antwort gefunden: Pawel Kortschagin war mit Sicherheit ein Held. Er ist das Vorbild der Trassenerbauer, ihm eifern sie nach. Ich habe das Buch mehrfach gelesen, in der Schule haben wir darüber diskutiert, und den Film über das Buch habe ich wahrscheinlich öfter als zweimal gesehen. Kein Zweifel, dieser Kortschagin war ein Held, und die Trassenerbauer versuchen, die Kortschagins von heute zu sein.

Wenn man zu Hause in gewohnter Umgebung sitzt, kann man sich nur schwer ein Bild von der Praxis machen. 12 bis 16 Wochen, manchmal auch ein halbes Jahr Woche für Woche 6 Tage lang 12 Stunden Arbeit, bevor man Urlaub hat. Das ist schon was! Aber auch das ergibt nur ein unvollständiges Bild. Zusatzschichten, kurzfristige Planziele, die noch unterboten werden wollen, das ist ein weiteres Stück harter Trassenrealität. Dazu kommen klirrende Kälte im Winter, minus 25 Grad sind keine Seltenheit, Schlamm im Frühjahr und im Herbst, sengende Hitze und Staub im Sommer. Und dabei wird immer volle Leistung als das Mindeste erwartet!

Man kann sich zu Hause kaum vorstellen, daß Schweißer nach harter 12-Stunden-Schicht in Schlamm und Dreck abends oft todmüde ins Wohnlager kommen, ihr Abendessen hinunterschlingen und kurz darauf in der Baracke oder im Wohnwagen ausgepumpt und erschöpft ins Bett fallen. Wer schwere Schichten vor Ort miterlebt hat, lernt das sehr schnell zu verstehen.

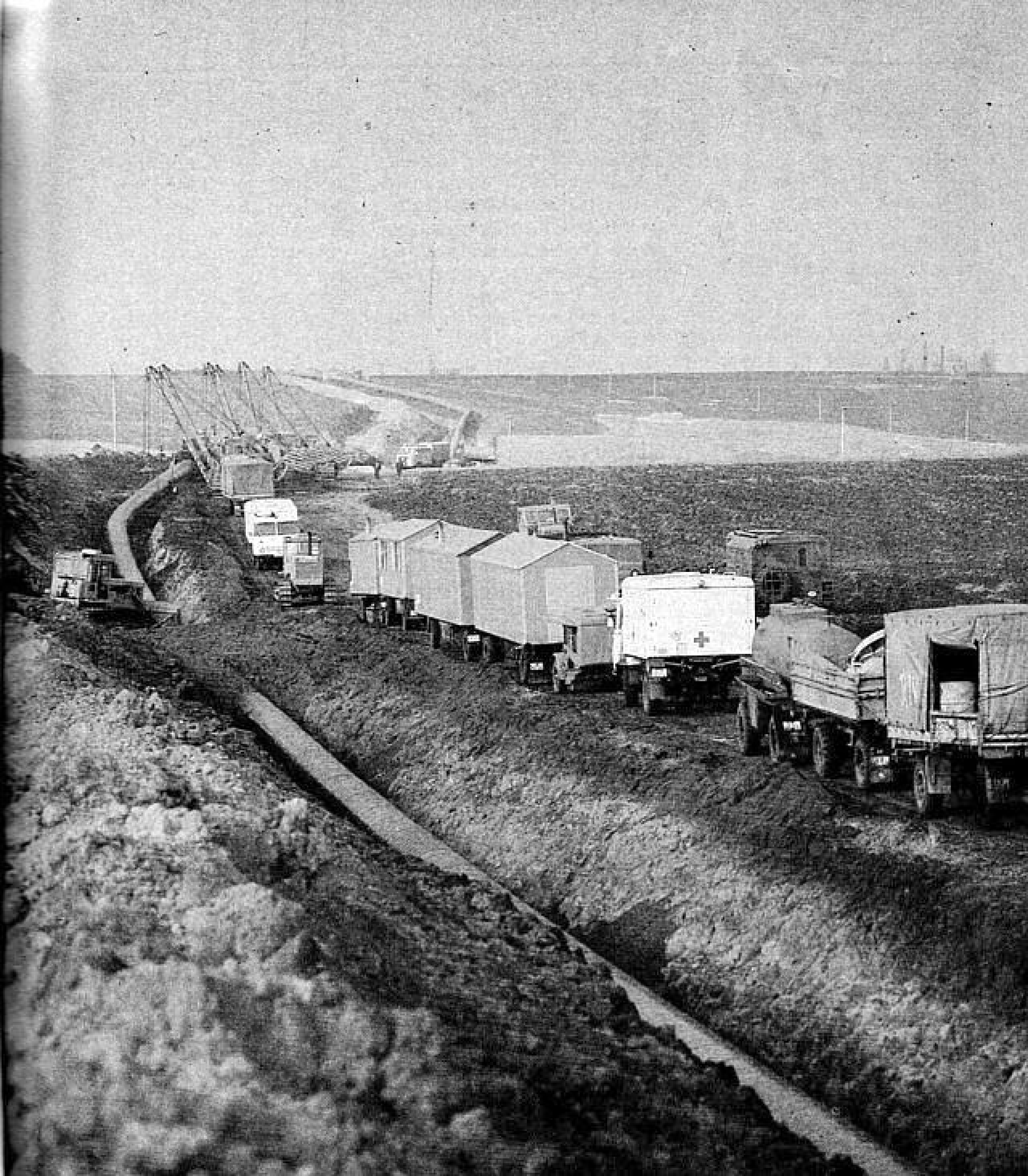
Leicht wird mit dem anspruchsvollen Begriff Heldentum Schindluder getrieben. An der Trasse ist er für die Leistungen vieler berechtigt.

Doch zurück zu der Frage: Wie sieht ein Held von heute aus? Nun, wie Burkhard Oelze zum



Beispiel, 1,91 Meter groß, gut 2 Zentner schwer, breitschultrig, offenes, jungenhaftes Gesicht mit Vollbart, Hände wie Suppenschüsseln, Kräfte wie ein Bär . . . Die schwere Raupe, die er fährt, scheint wie maßgeschneidert für seine mächtige Statur.

Burkhard hat es sogar schriftlich, daß er ein Held ist. Am 4. November 1983 erhielt der Sechsundzwanzigjährige beim Appell der Trassenerbauer im Haus des Zentralkomitees der SED aus



den Händen von Erich Honecker die hohe Auszeichnung »Held der Arbeit«. Ganz bestimmt ein Grund, stolz zu sein, aber Burkhard fühlt sich keineswegs als Held, sondern, so sagt er, »weiterhin als normaler Mensch. Ich versuche, meine Arbeit zu machen wie jeder andere auch.«

Seine Kollegen in der Jugendbrigade »Sigmund Jähn«, die schwere Technik bei der Vorbereitung der Trasse beherrschen, sehen das etwas anders. Nicht einer, der Burkhard seine Auszeichnung mißgönnen würde. »Da hat es genau den Richtigen getroffen«, höre ich von einem Baggerfahrer.

Und Burkhards Reaktion darauf? »Natürlich wußte ich damals, als ich mich entschlossen habe, an der Trasse mitzumachen, daß man von mir Höchstleistungen erwartet. Jeder von uns gibt hier die Visitenkarte unserer Republik bei Freunden in der Sowjetunion ab; die erwarten natürlich auch etwas. Im Grunde ist es doch so: Was wir hier an der Trasse leisten, gegen die Reagansche Boykottpolitik, das sind persönliche Taten für den Sozialismus, für den Frieden . . .«

So hat denn in Babarykino jeder seiner 12 Kollegen ehrlichen Herzens mit Burkhard angestoßen, als er zur Feier der Auszeichnung und als Dank für sein Kollektiv eine 10-Liter-Bowle ausgab, in der »mehr Schnaps als Wein« war, wie er sich erinnert.

Feiern kommen bei den »Jähns« allerdings ansonsten eher etwas zu kurz. Täglich um Viertel nach fünf in der Frühe fährt der Schichtbus zur Trasse. Burkhard zieht es vor, bereits eine dreiviertel Stunde früher aufzustehen, um in Ruhe Kaffee trinken zu können. Wie bei seiner Statur zu erwarten, hält er nichts von Hast oder Hektik, die sich vermeiden lassen. Die Nächte sind also kurz, und im allgemeinen geht er schon gegen 21 Uhr ins Bett.

Abends viel trinken, nein, das ist ganz gewiß nicht Burkhards Art. »Wenn du zwölf Stunden am Tag auf der Raupe sitzt, gerade jetzt im Frühjahr, wo der Boden unter dem Schlamm tief vereist ist, brauchst du volle Konzentration.« Er weiß, wovon er redet. Auf dem vereisten Untergrund geraten selbst schwerste Fahrzeuge urplötzlich ins Gleiten wie Schlittschuhe auf dem Eis. Nicht nur einmal sind solche Raupen, die immerhin Millionenwerte darstellen, schon in den Rohrgraben gerutscht. Wenn man da einen schweren Kopf hat, lassen sich die Gefahren für Menschen und Material kaum abwenden.

Deshalb sind die Sitten in puncto Alkohol auch äußerst streng. Wer auf seinem Fahrzeug mit Restalkohol erwischt wird, erhält unweigerlich die rote Karte, das heißt die Rückfahrkarte ohne Wiederkehr an die Trasse. So ist Burkhard auch besonders stolz darauf, daß in der Jugendbrigade noch kein schwerer Unfall passierte. Eine Zeitlang allerdings, und schon bei der Erinnerung gerät der sonst so ruhige Burkhard in Rage, hatten sie einen stellvertretenden Brigadier, der sein Alkoholmaß nur mit Mühe einzuschätzen wußte und auch zu Schlägereien neigte. Damals gab es heftige Auseinandersetzungen im Kollektiv, und Burkhard war einer der Wortführer. Trotz mehrerer Aussprachen kam es nicht zu spürbarer Besserung. Schließlich hat der Typ selbst erkannt, daß seine Position in der Jugendbrigade unhaltbar wurde, und die Vertragsänderung, also die Entlassung in die Heimat, beantragt, ehe die Genossen in dem Kollektiv für eine rote Karte gesorgt hätten. »Wo sich einer so sehr auf den anderen verlassen muß wie bei uns, kann man so etwas nicht dulden. So einer paßt nicht zu uns an die Trasse«, fügt Burkhard abschließend zu dieser unerfreulichen Episode hinzu.

Er selbst kam Anfang Juli 1982 mit einem Konvoi an die Trasse, damals noch an den Abschnitt Iwano-Frankowsk, den die DDR baute. In Bogorodtschany, wo die Trassenerbauer eine Verdichterstation zu errichten hatten, wurde ihm im September die Ehre des ersten Spatenstichs zuteil. Kurioserweise wird der selbst an der Trasse, wo man sonst mit schwerer und schwerster Technik arbeitet, nach alter Tradition tatsächlich von Hand mit dem guten alten Spaten ausgeführt. Zumindest der erste, symbolische Akt.

Für den zweiten Teil durfte Burkhard dann wieder auf seine Raupe, und noch heute ist herauszuhören, daß er sich dort wohler fühlte. Im Rampenlicht, vor den Augen vieler Menschen zu agieren

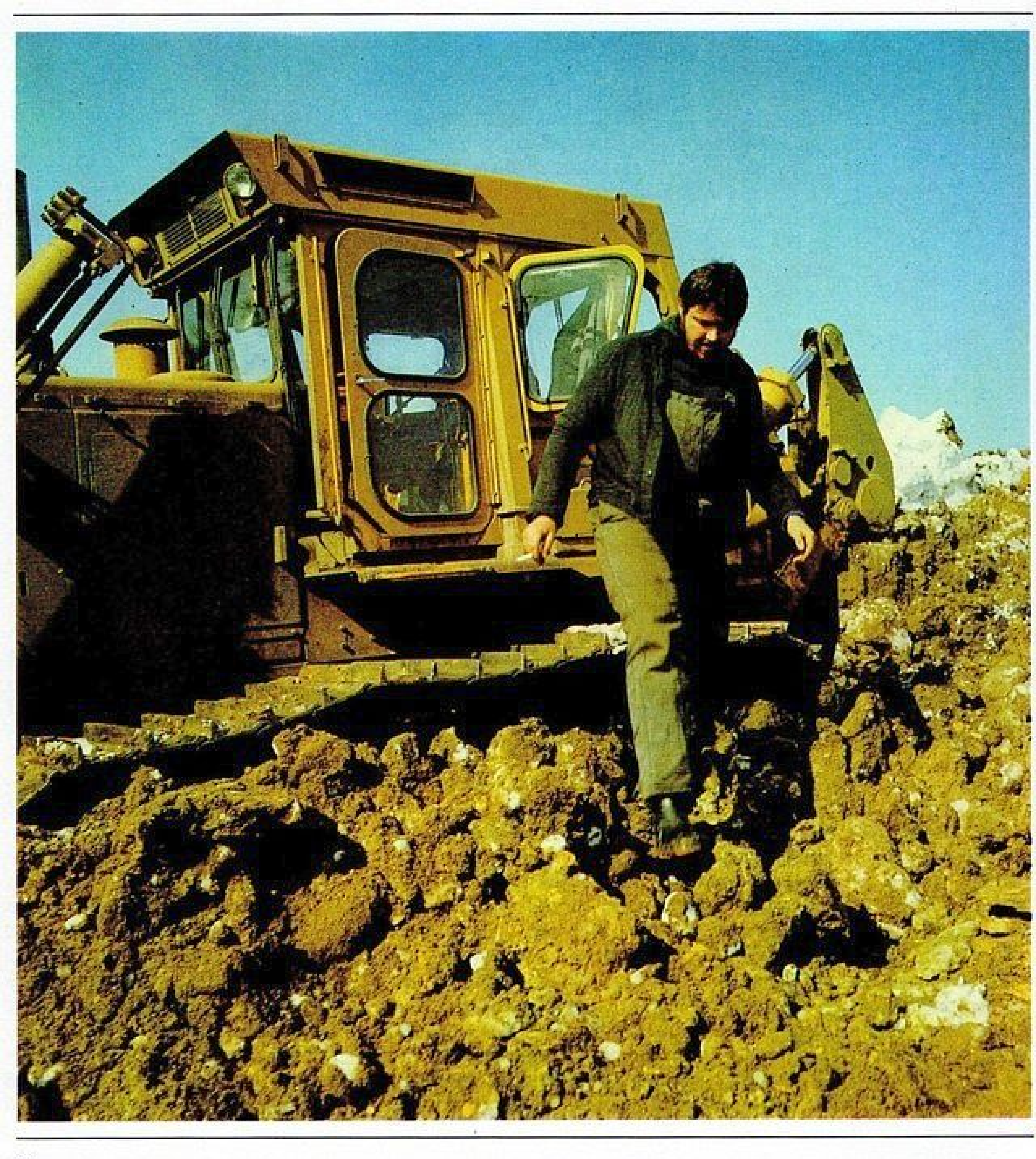


liegt ihm weniger als schwerste und anstrengende Leistung.

Diese Auffassung hat er schon von zu Hause mitgebracht, wo er in einer Meliorationsgenossenschaft in Tangerhütte ebenfalls eine Planierraupe fuhr. Deren Schild allerdings war einen Meter weniger breit als das seiner heutigen, beträchtlich stärkeren, mit der es ihm »wesentlich mehr Spaß macht, weil man mehr schafft«. Seine Mutter arbeitet in der kleinen Gemeinde Grieben bei Stendal als Kassiererin, und der Vater ist Invalidenrentner.

Da gibt es dann auch während des Urlaubs eine Menge zu tun. Für die Zeit nach der Trasse hat Burkhard bereits recht feste Pläne: Er wird in seinen alten Betrieb zurückkehren und möchte eine Familie gründen. Mit vielen seiner Kollegen hat er den Wunsch nach einem Auto gemeinsam. Auch seinem Hobby Angeln hofft er dann wieder mehr Zeit widmen zu können. An der Trasse ist er erst ein einziges Mal dazu gekommen, damals am Dnestr, wo er nicht einen Fisch gefangen hat.

Bevor es endgültig nach Hause geht, warten auf Burkhard allerdings noch einige tausend Kubikmeter Erde, die für den Trassenbau bewegt werden wollen. Auch eine neue Aufgabe steht vor ihm. Hatte er bisher mit der Trassenvorbereitung zu tun, also mit dem Beiseiteschieben des Mutterbodens und dem Herrichten des Rohrgrabens, wird er künftig weit





am Ende der Arbeiten am Strang beschäftigt sein.

Rekultivierung heißt das neue Arbeitsfeld. Auf der Strecke von Jelez nach Serpuchow bei Moskau wird Burkhard mit der Raupe dafür sorgen, daß auf den Äckern nach Abschluß der Arbeiten möglichst wenig nachteilige Folgen für die Landwirtschaft zurückbleiben. Eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit.

Sie ist auch nicht ohne Symbolik. Während des zweiten Weltkriegs verlief in dieser Gegend die Front bei dem zum Scheitern verurteilten Versuch der Faschisten, Moskau zu erobern. Als sie unter den Schlägen der sowjetischen Armee zurückweichen mußten, praktizierten sie die verbrecherische Taktik der verbrannten Erde. Für die Trassenerbauer im Blauhemd der FDJ ist es Ehrensache, möglichst keine Schäden für landwirtschaftliche und forstliche Kulturen zurückzulassen. Der Name Burkhard Oelze bietet dafür, stellvertretend für Tausende anderer FDJ-Mitglieder, sichere Gewähr. So wie er sehen Helden des neuen, sozialistischen Deutschlands aus.

Thomas Bencard

Mal etwas Großes mitmachen

Die Schweißer sind das fahrende Volk an der Trasse. Sie ziehen mit der Rohrschlange durch das Land. Mit jeder Schweißnaht treiben sie den Strang ein paar Meter weiter voran, bei Hitze und bei klirrendem Frost, bei Regen und knietiefem Schlamm. Trotzdem – die Meinungen über sie fallen zwiespältig aus. Wer sie jemals bei der Arbeit beobachten konnte, wird ihnen den Respekt nicht versagen. Wer hingegen die Jungs in den Lederkombinationen nur von ihren selbstbewußt-lautstarken Auftritten in den Wohnlagern kennt, gelangt leicht zu abfälligen Urteilen: Wie die sich aufspielen! Wollen die »Kings« an der Trasse sein!

Wir haben ein paar Tage mit Schweißern verbracht, mit der Truppe von Meister Harald Vorbeck, wollten rauskriegen, wie aus ganz normalen Jungs, die oft geradewegs von Mutters Schürzenzipfel hierherkamen, binnen weniger Monate verwegene »Trassentramps« wurden.

Ukraine, Wohnlager Tolstoje, unweit vom Dnestr. Gegen halb sechs hört man Weckerklingeln aus den Wohnwagen. Die Schweißer sind Frühaufsteher, notgedrungen. Viel Zeit bleibt nicht. Rasieren entfällt, Bart ist Mode. Die meisten begnügen sich mit dem sogenannten Goldgräberfrühstück: eine Zigarette, dazu ein Schluck Cola – weil man auf nüchternen Magen nicht rauchen soll.

»Goldgräberfrühstück«: Da ist er schon, der Hauch von Abenteuer, der selbst dem Milchbart einen Schuß Verwegenheit gibt. Zu diesem Bild gehört, daß manche glauben, gelegentlich auf alle Errungenschaften der Zivilisation verzichten zu müssen, zum Beispiel bei der Morgentoilette. Hat man je einen Filmabenteurer mit Nagelfeile und Mundwasser hantieren sehen? Na also!

Um sechs fährt der Bus. Der Meister schaut auf die Uhr: 27 Sekunden nach sechs springt der letzte auf das Trittbrett. Das liegt gerade noch innerhalb der Toleranz. Jedes Zuspätkommen wird abends, nach der 12-Stunden-Schicht, »am Brett«, also am Kantinentisch, ausgewertet. Ein Rubel ist die Mindeststrafe.

Harald Vorbeck ist mit 27 einer der jüngsten Meister an der Trasse. Als er hier antrat und Hellfried Müller, dem Abteilungsleiter Vorstrecken/Schweißen, erklärte, er komme aus dem Sägewerk Bützow, blieb dem der Mund offenstehen: Ein Holzwurm! Daß er mal Schweißer gelernt hatte, konnte die Zweifel des Chefs nicht zerstreuen. »Na ja«, sagte er, »wir werden das schon hinkriegen.« Insgeheim dachte er: Andernfalls buchen wir ein Ticket für den Rückflug, mein Junge!

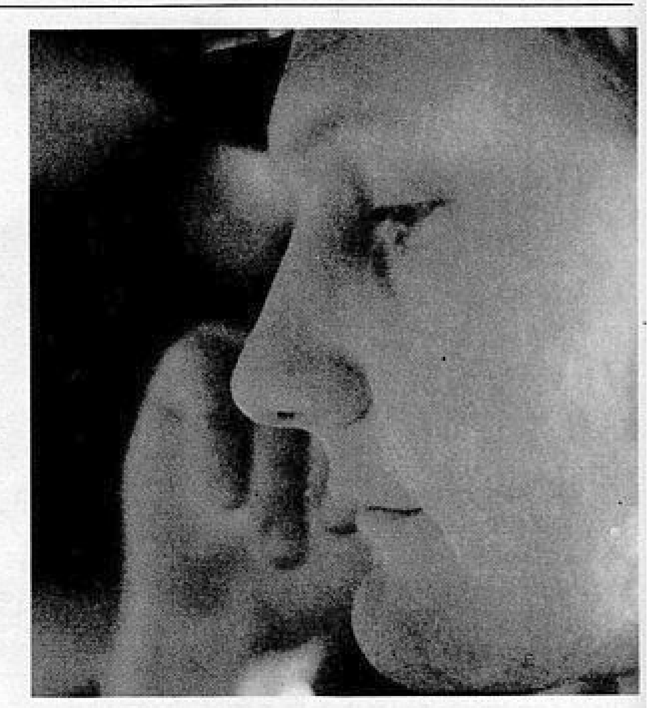
Aussprechen mußte er das nie. Der blonde Mecklenburger fand sich zurecht, war zuerst etwas hartschädlig, dann aber immer aufgeschlossener für den Rat seiner erfahrensten Männer. Hellfried Müller jedenfalls ist zufrieden mit ihm: »Die Truppe läuft.«

Im Moment schläft sie freilich.

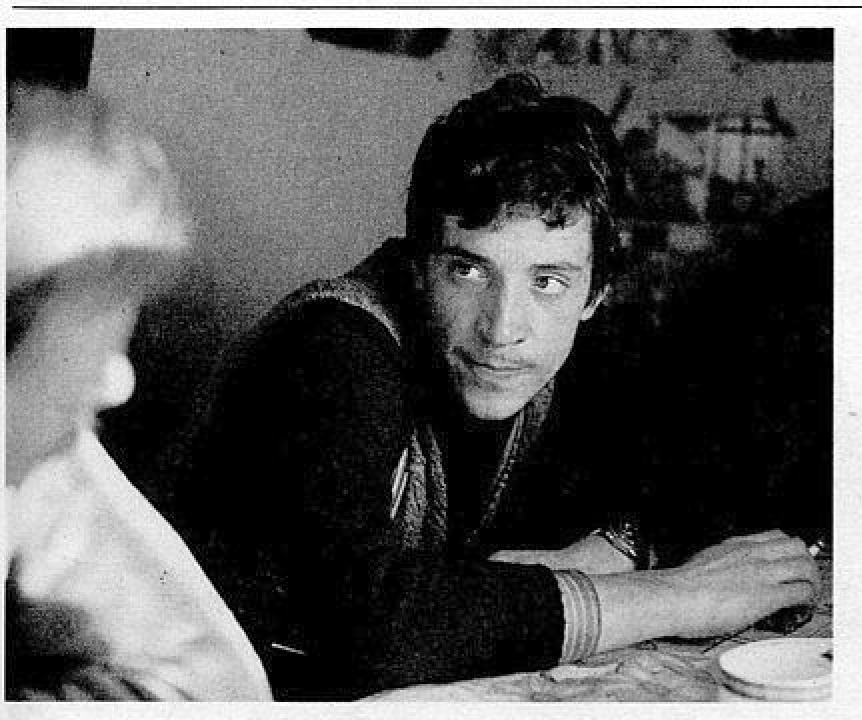


Kortschagin stützte den Kopf in beide Hände und verfiel in düsteres Grübeln. Vor seinen Augen zog sein ganzes Leben vorüber, von seiner Kindheit bis in die letzten Tage hinein. Hatte er seine vierundzwanzig Jahre gut oder schlecht ausgenützt? Wie ein unvoreingenommener Richter sichtete er in seinem Gedächtnis Jahr um Jahr, überprüfte sein ganzes Leben und stellte mit großer Genugtuung fest, daß er es gar nicht so schlecht genutzt hatte. Nicht wenige Fehler hatte er allerdings begangen, manchmal aus Dummheit oder Unreife, meist aber aus Unkenntnis. Die Hauptsache jedoch war, daß er die Tage des Kampfes nicht verschlafen, daß er im eisernen Ringen um ein neues Leben seinen Mann gestanden hatte und daß auf dem purpurroten Banner der Revolution auch einige Blutstropfen von ihm waren.

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«









Während der Bus über Land schaukelt, dösen die meisten vor sich hin. Die Nacht war kurz. Klaus Müller, ihr Schlosser, der ruhige Junge mit dem »unheimlichen Durchblick«, hatte gestern Geburtstag. Bei der von ihm betreuten Technik gibt es die wenigsten Ausfälle.

Der kleine Klaus hatte schwarze Tage hinter sich. Ein Abschiedsbrief war gekommen. Alle wußten das. Damit muß man rechnen. Also: hart bleiben. Indianer kennen keine Tränen. So haben sie Klaus – unbeholfen genug – getröstet: Laß mal, Junge, du hast ja uns! Und kräftig, denn die Lautstärke gibt Mumm, stimmten sie ihren Trassenhit an: »Völlig losgelöst von der Erde . . .«

Jetzt hat die Erde sie wieder. Der Bus hält, die Nachtschicht wartet schon auf die Ablösung. Das Wichtigste wird besprochen, ein müder Flachs ausgetauscht. Nach den Anreden zu urteilen, ist Brehms Tierleben reich vertreten; sie nennen sich Ente, Frosch, Hamster, Pferd, Biene oder – was Brehm nicht kannte – Erdnuckel.

Das letzte Stück bis zum Rohr geht es zu Fuß, vorbei an einer Apfelplantage, der Pirol singt, der Kuckuck ruft, ein heißer Sonnentag kündigt sich an. Einer zerstört die Idylle: »Bei Regen müßt ihr kommen, da versinkst du im Schlamm. Manchmal sind die Stiefel wochenlang nicht trocken geworden.« Soll heißen: Hier sind Männer gefragt.

Am Rohrstrang angelangt, bedarf es keiner Worte. Jeder weiß,



was er zu tun hat. Die Notstromaggregate werden angeworfen, Raupe und Rohrlegekran in Gang gesetzt. Und die Krähe Hugo, ein gezähmter Jungvogel, bekommt einen guten Frühstückshappen.

Zuerst muß ein vorgefertigter Rohrbogen, 1,42 Meter im Durchmesser, an den Strang angebaut werden, so exakt, daß man ihn sauber verschweißen kann. »Maulwurf« kriecht ins Rohr: Eckhard Güntzschel aus Bischofswerda bedient die Zentriervorrichtung. Das Anpassen auf den Millimeter ist Feinarbeit. Und ein Geduldsspiel, wenn die Rohre nicht völlig rund sind. Das kommt vor, sie heißen dann Mann-o-Mann-Rohre – wegen des allgemeinen Stöhnens.

Eckhard Güntzschel bleibt selbst bei 60 Grad Hitze in der dusteren Röhre gelassen: »Ich hab's gern warm.« Auch deshalb hatte er sich zuerst für eine FDJ-Freundschaftsbrigade in Moçambique beworben. »Auf jeden Fall wollte ich mal etwas Großes mitmachen, mit meinem bißchen Kraft und Können meinen Teil im Kampf für den Frieden leisten.«

Er fühlte sich »in der Fremde« schnell wie zu Hause. Das Russisch-Wörterbuch hat der kontaktfreudige Sachse Buchstabe für Buchstabe abgearbeitet, nun erprobt er sein Russisch nach Feierabend, geht einfach in das nächste Dorf, unterhält sich mit den Leuten. »Ihre Gastfreundschaft ist umwerfend.«

Inzwischen sind die Schweißer

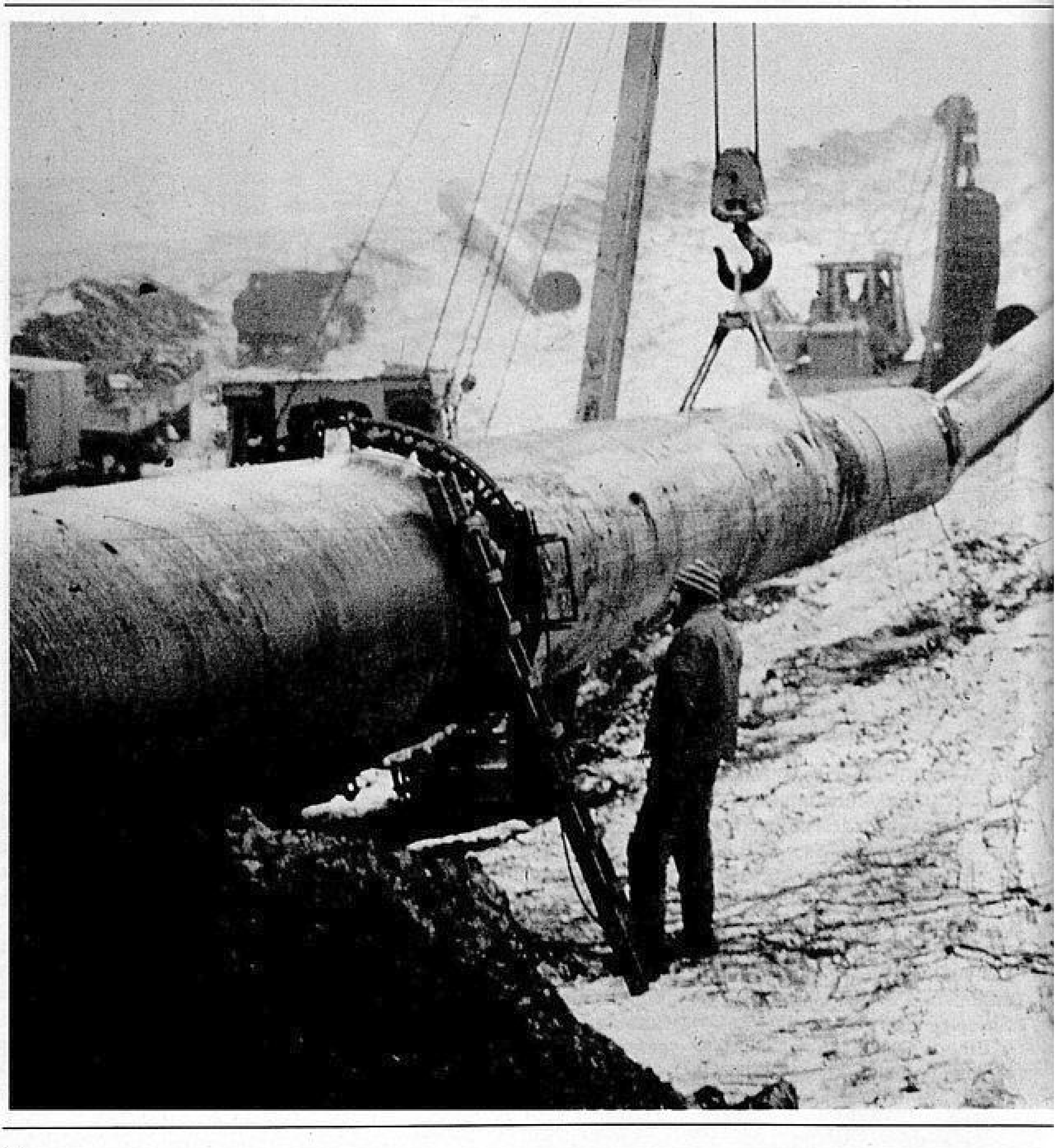


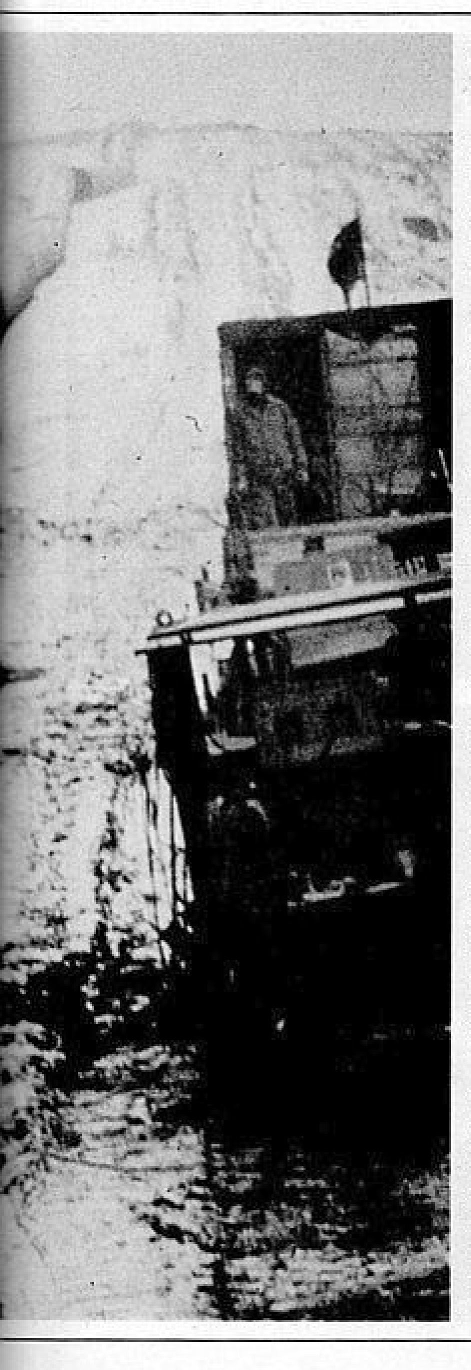
am Werk. Sie sehen verwegen aus in ihrer Lederkombi, um Kopf und Hals Tücher geschlungen, die vor Funken schützen sollen. Wenn sie die Lederjacke öffnen, kann man trotzdem auf der nackten Haut so manchen »Rallyestreifen« erblicken, den glühende Funken auf dem Weg vom Kragen bis zum Gürtel eingebrannt haben. Sie zeigen das gern.

Eine Schweißnaht ist 4,46 Meter lang und besteht aus 5 oder 6 Lagen. An der ersten, der Wurzel, arbeiten 4 Mann gleichzeitig: Micha Littmann, Lehrschweißer aus Brandenburg, und Wolfgang Mersch beginnen von oben, unter dem Rohr liegt »Erdnuckel« Gerald Seidel, vermummt wie ein Pirat. Der vierte steckt im Rohr drin und schweißt dort die Kapplage. Auf diese heiße Aufgabe hat sich Volker Günther spezialisiert; als Stahlwerker aus Thale ist er Hitze gewohnt.

Heute allerdings muß Brigadier Helmut Sappok in die »Bratröhre«, weil Volker auf der Krankenstation liegt. Sein Furunkel verlangte einen Doktor. Der junge Bursche ist unwillig deswegen. Zum Doc zu müssen, empfindet er als schwache Leistung. Wenn es irgendwie geht, kuriert man sich hier selber. Senkrecht bleiben ist Ehrensache. Außerdem rollt nur so der Rubel.

Die Schweißer ziehen Lage um Lage: Wurzel und Hot pass, 2 oder 3 Füllagen, endlich die Decklage. Sie haben das Fallnahtschweißen





zu Hause gelernt und auch vor den kritischen Augen sowjetischer Prüfer eine Naht hinlegen müssen. »Aber ehe du den Dreh richtig raus hast, dauert es dann noch 'ne ganze Weile«, erklärt Erdnuckel. Der junge Genosse aus dem Zementwerk Karsdorf legt sich als Kleinster freiwillig unter das Rohr, das Über-Kopf-Schweißen ist seine Spezialdisziplin, oben heiße Funken, unten oft kalter Schlamm.

Mit bescheidenen 3, dann 5 Nähten je Schicht fingen sie an. Vor allem mußte die Qualität stimmen. Jede Naht wird mittels radioaktiver Isotope »geröntgt«. Von 4 Prozent Nacharbeit hat sich die Brigade auf 0,1 bis 0,3 Prozent hochgearbeitet, ein sehr guter Wert. Zugleich haben sie im Tempo zugelegt. Bald erreichten sie 8 Nähte je Tag, ihre Norm. Dann kam eine denkwürdige Schicht. Der Meister nahm eine teure Wette an – und verlor. Die Sieger ließen ihn bis 12 zählen. So viele Nähte sind seitdem ihr tägliches Ziel. Sie wissen ja, worum es geht: Trotz des Technikembargos der USA soll die 4500 Kilometer lange Erdgasleitung von Westsibirien bis Westeuropa in Rekordzeit fertig werden.

Zu Mittag gehen Frotzeleien über den Tisch. Kritiksitzung mit Lachfalten. Sichanspitzen mit Spitzen. Aber der Unterton ist freundschaftlich. In ihrer Haltung lebt echter Pioniergeist: Hier muß man ein Kerl sein, und hat einer Probleme, ist Hilfe selbstverständlich. Volker Günther erzählt: »Wenn ich zu Helmut Sappok sage, er soll mal für mich ins Rohr steigen, dann fragt er nicht mal, warum.«

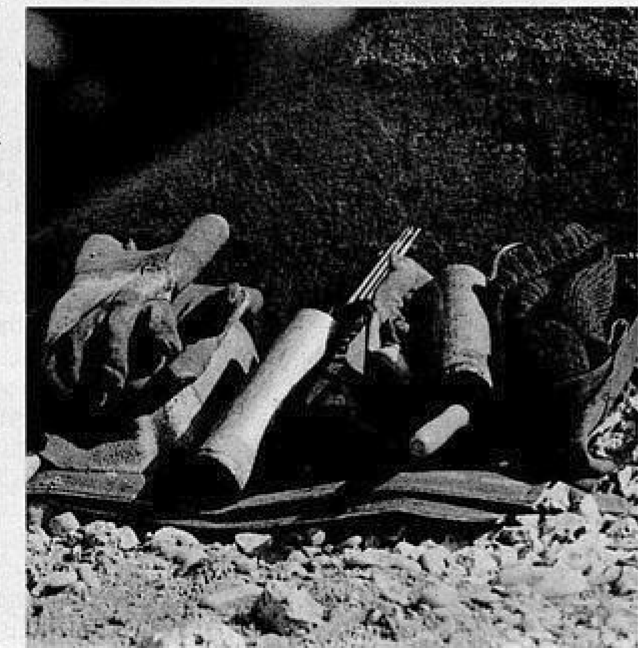
Nach jeder Schweißlage gehen die Schleifer ans Rohr, Detlef Krause aus Sömmerda zum Beispiel, »Schittchen« genannt, der sich nebenbei auch schon als Fährmann auf dem Dnestr und als treue Küchenhilfe in der Stolowaja ausgezeichnet hat. Er sollte ursprünglich nur ein paar Tage in der Brigade aushelfen, wollte dann aber partout nicht wieder gehen: »Lieber eine Lohngruppe tiefer, aber nicht mehr raus aus dieser Truppe!«

Helmut Sappok, der bereits an der Drushba-Trasse war, findet das Klima einmalig: »Wenn man die letzten Tage in Urlaub ist, freut man sich schon wieder auf die Typen hier.« Das Rohr hat sie zusammengeschweißt. Wetterfeste Freundschaften sind entstanden, viele besuchen sich während des Urlaubs in Familie.

Natürlich gibt es auch Härten: Wenn man »in Abwesenheit« Vater wird oder tagelang die Post ausbleibt, das macht unruhig. Und Weihnachten und Silvester möchten am liebsten alle arbeiten, um nicht weich in den Knien zu werden. Aber alles in allem gefällt ihnen dieses Leben mit etwas Abenteuer und Exotik: Mal was Großes machen!

Außerdem haben sie Spaß daran, ein befreundetes Land so hautnah zu erleben. Wildfremde Menschen luden sie zu Hochzeiten ein, ein alter Bauer flickte







ihnen die Turnschuhe, und um die Jahreswende fuhr sogar eine Troika vor, der Väterchen Frost – mit Sekt im Arm – entstieg. Aber auch die Brigade sorgte hier für Gesprächsstoff: Als eines Nachts Stall und Scheune eines einsamen Gehöfts brannten, waren die Männer, voran Peter Weber auf seiner Raupe, sofort zur Stelle, retteten das Wohnhaus und die alte Bewohnerin.

Gegen Schichtschluß kommt Abteilungsleiter Hellfried Müller noch einmal vorbei, um das Nötige für den nächsten Tag zu besprechen. Der Ingenieur aus Magdeburg hat in diesem Land gelernt, den Satz »Es geht nicht!« aus seinem Wortschatz zu streichen. 12 bis 14 Stunden ist er täglich unterwegs, ohne eine Überstunde bezahlt zu erhalten. In der Brigade sagt man, er sei ein prima Kumpel, achte ihre Arbeit, greife aber auch hart durch, wenn es sein muß. Es hat sich herumgesprochen, daß er zwei oder drei Disziplinsündern die rote Karte zeigte, das bedeutete Abschied von der Trasse.

Auf der Rückfahrt ins Wohnlager gibt es nur ein Thema: Heute ist Sonnabend, also Diskoabend. Den lassen sie nie aus, obwohl auch Sonntag früh der Wecker unbarmherzig zur Arbeit ruft. Disko heißt: Schluß mit dem »schwarzen Zyklus«, mal wieder »wie ein Mensch aussehen«. Auf Mädchen und Tanz reflektieren die wenigsten, es fehlt da einfach an Masse, auf 12 Männer kommt ein Mädchen!

Daß die Schweißer die »Größten« sind an der Trasse, hat ihnen Hellfried Müller auszutreiben versucht. Aber mach was, so eine Lederkombi gibt eben Selbstbewußtsein. »Sie macht ein bißchen lauter und lustiger«, findet Erdnuckel. Und deshalb werden sie heute abend wieder mal »die Kuh fliegen lassen«. Das glauben sie ihrem Ruf schuldig zu sein.

Jürgen Nowak

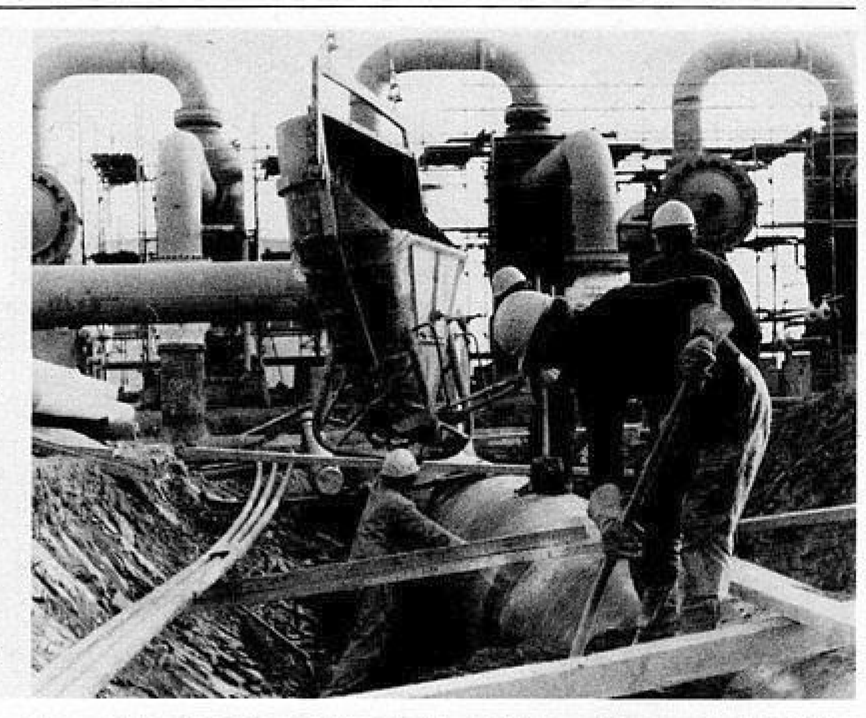
Verdichterstation

Zur Erdgastrasse zwischen Urengoi und Ushgorod gehören 40 Verdichterstationen. 7 davon sind Bestandteil des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse in der UdSSR« und waren von den Jugendlichen sowie deren älteren Kollegen aus der DDR zu errichten. Je eine Verdichterstation entstand in Wolowez, Bogorodtschany und Bar, 3 Stationen gehören zur »Weiche« für Export- und Inlandgasleitung bei Starojurjewo und eine zur Inlandgasleitung in Richtung Moskau bei Jefremow.

Äußerlich läßt sich eine solche »Druckfabrik« mit einem mittleren Industriekraftwerk vergleichen. In mehreren großen Hallenschiffen ist je eine Verdichteranlage installiert. Mit ihrer Hilfe wird das Erdgas alle 110 bis 130 Kilometer wieder auf einen Druck von 7,5 Megapascal verdichtet, der sich bis zur nächsten Station auf etwa 5 Megapascal reduziert. Auf diese Weise erreicht das Gas über mehrere tausend Kilometer eine durchschnittliche Strömungsgeschwindigkeit von 9,25 Metern in der Sekunde, das sind rund 33 Kilometer in der Stunde. Alle diese Vorgänge werden von einer zentralen Schaltwarte aus elektronisch gesteuert.

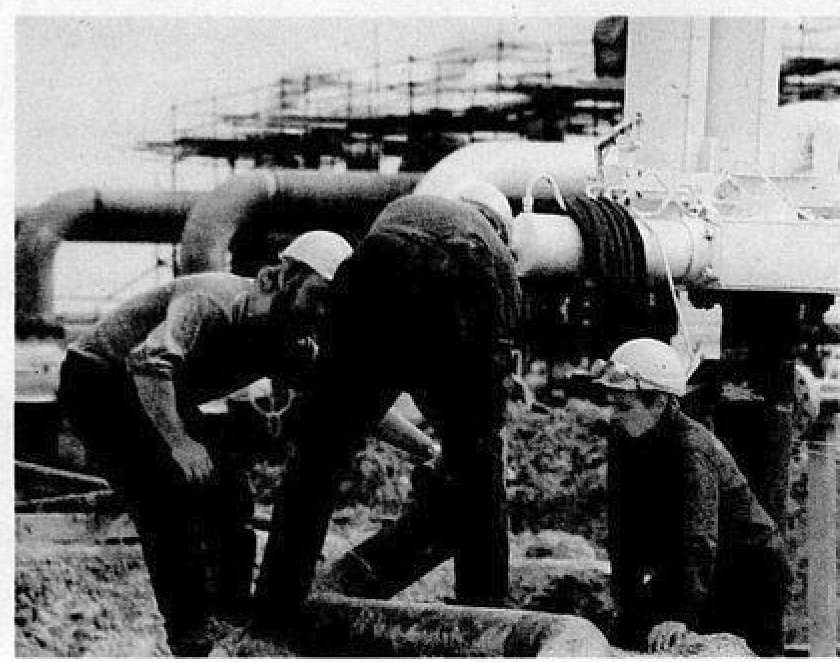
Für den Bau der Verdichterstationen ergaben sich nicht wenige natürliche Komplikationen wie Felsen, sumpfiges Gebiet und andere, die es zu meistern galt.

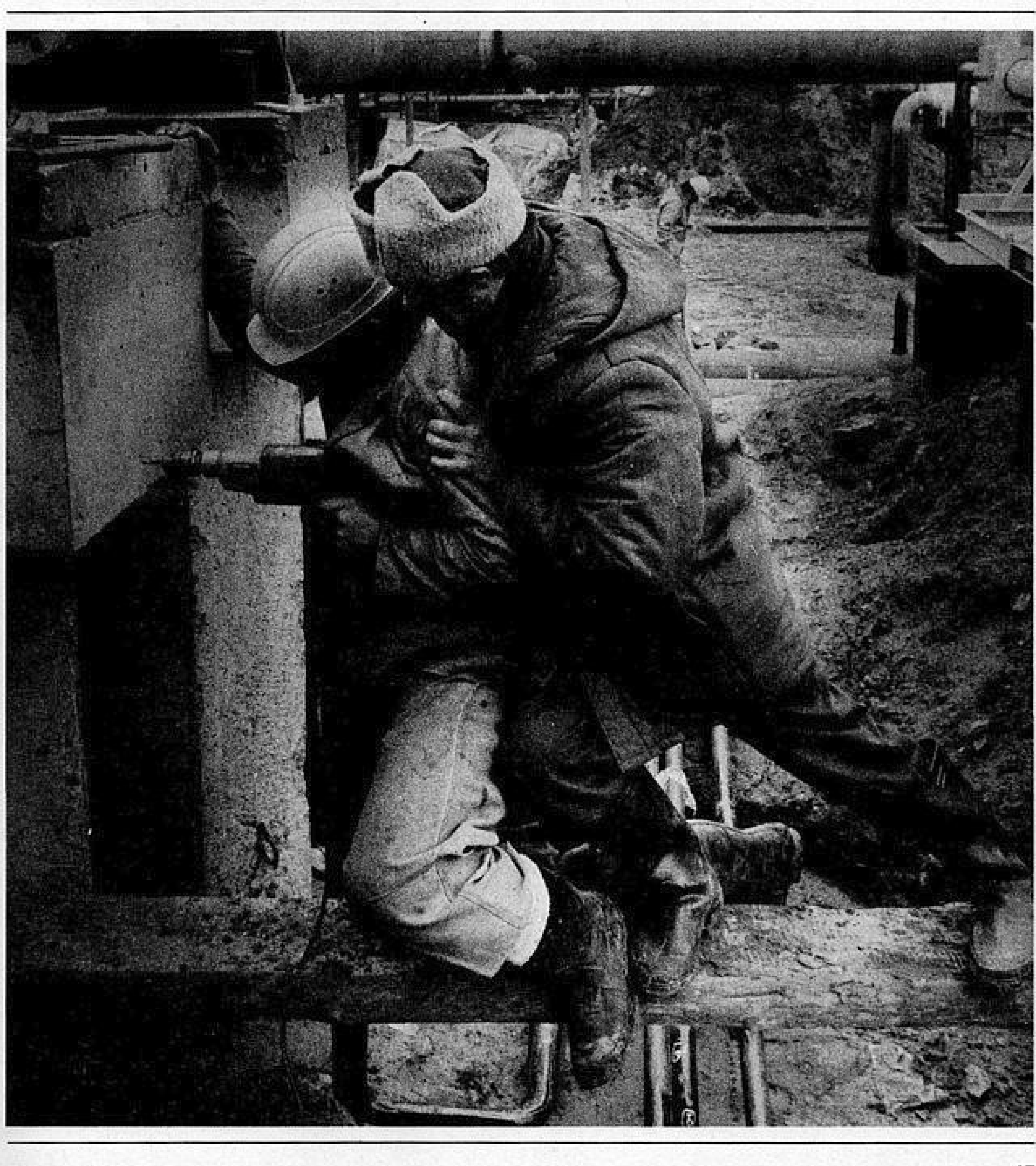
Klaus Taubert






DEMAG HC 180
DEMAG





Bewährung am Berg

»Bei uns mußt du Berge versetzen können.«

Na, halt mal die Luft an. So schlimm wird es schon nicht werden, denkt Baumaschinist Manfred Braun. Er sitzt zur Einweisung in den neuen Arbeitsort Wolowez beim Baustellendirektor, der noch immer von besonderen Schwierigkeiten spricht.

Er sei ja kein Anfänger, gibt Manfred zu bedenken. Der Dreißigjährige aus dem Erzgebirge gehörte zu den ersten Trassenerbauern aus der DDR, die sich im Frühsommer 1982 in Richtung Osten aufmachten. In Bogorodtschany, nahe der westukrainischen Gebietsstadt Iwano-Frankowsk, hatte er bereits die Gelegenheit genutzt, zu zeigen, was in ihm steckte. Die 7 Kilometer lange Elektroleitung war 3 Tage vor dem Termin am Netz. Auch auf vielen Baustellen seines heimatlichen Bezirks Karl-Marx-Stadt hatte er schon manches geleistet, und mitunter war da ebenfalls das Wort vom Bergeversetzen gefallen.

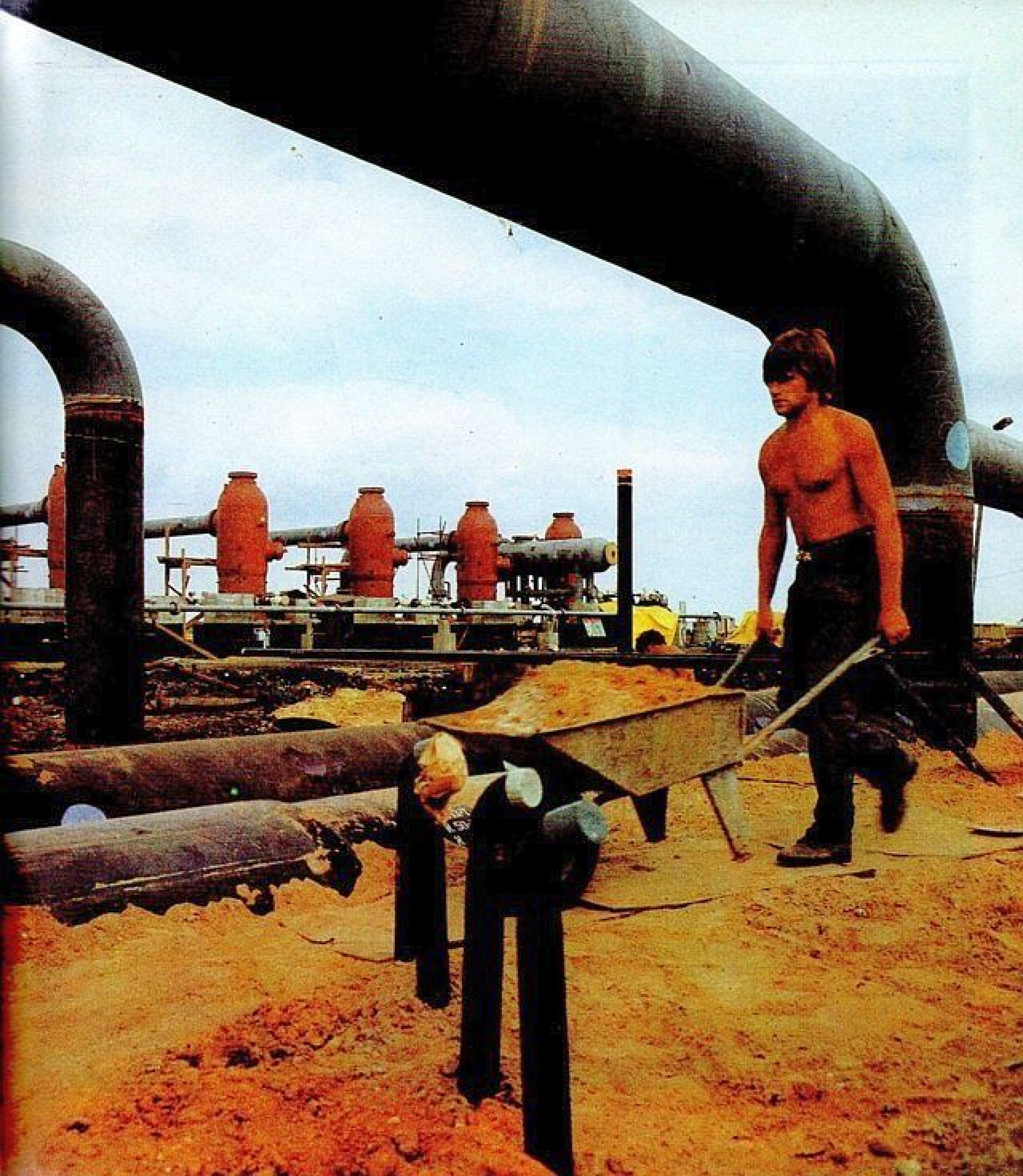
Nun also Wolowez. Über die Schönheit dieses Landstrichs hatten die Kollegen nicht zuviel gesagt. Steile Serpentinen verwandeln sich im nächsten Augenblick in schnelle Abfahrten. Majestätisch erheben sich die Berge, klare Bäche glitzern in der Sonne wie kristallene Ketten. Die Dörfer übertreffen einander mit ihren kunstvollen Schnitzereien an den Hauswänden.

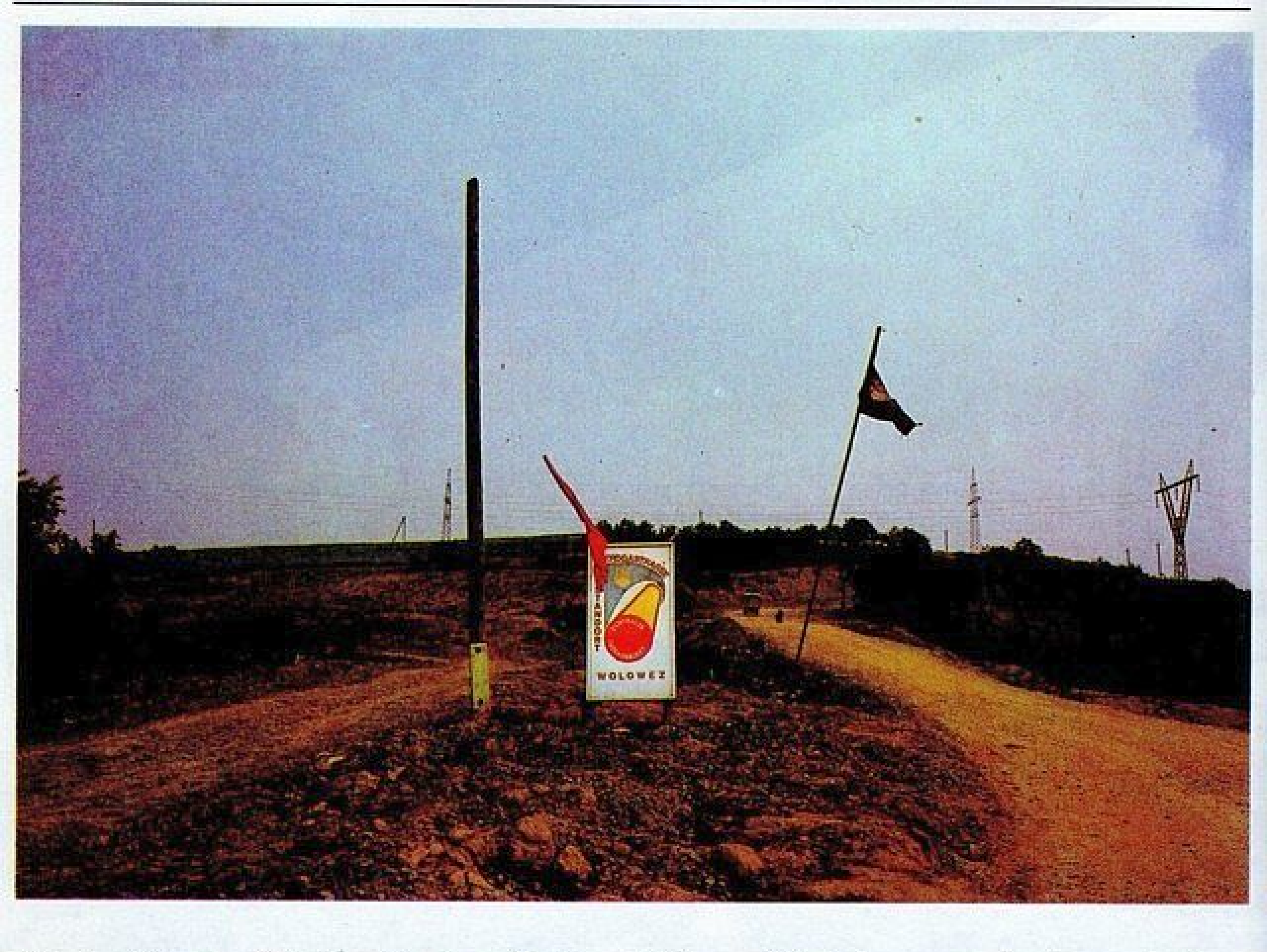
Geschichtsträchtig ist die Gegend außerdem. Nach stundenlanger Busfahrt durch dichte Wälder taucht plötzlich ein blumengeschmücktes Denkmal auf. Es erinnert an die Befreiung des Torun-Passes durch die 95. sowjetische Armee. Auf dem Stein am Rand der Chaussee das Datum: »14. 10. 1944«. Und wieder waren Deutsche in diesem Gebiet – zwei Generationen später, ein Leben erfahrener, eine ganze Epoche klüger.

Nun also sollten die Baumonteure, Schweißer, Zimmerleute, Elektriker oder Kraftfahrer in rund 1000 Kilometer Entfernung von der Heimat einen Berg bezwingen – nicht versetzen. Na also! Wer war bloß auf die Idee gekommen, auf einer 724 Meter hohen Bergkuppe eine Verdichterstation zu bauen? Die sowjetischen Projektanten hatten diese Entscheidung über den günstigsten Standort nach Satellitenaufnahmen getroffen. Zudem ist die Erdbebengefahr auf hohen Bergrücken geringer als in den Tälern der Karpaten.

Manfred Braun und seine Kollegen und Freunde vom Tiefbau hatten Platz zu schaffen für die riesigen Anlagen, für einen industriellen Koloß – wie klein klingt doch »Station« –, der etwa die Grundfläche von 10 Fußballfeldern einnimmt. Doch zuvor mußte erst eine 2,3 Kilometer lange Straße zum Berg gebaut werden. Das war der Anfang.

Experten hielten ein Absprengen der zwei Kuppen des Berges wegen der großen Rutschgefahr des Schiefergesteins nicht für möglich. Also trug man Tonne um





»Für den Abbau des Hügels werden wir noch einen halben Monat brauchen. Der Boden ist völlig vereist«, sagte Patoschkin leise zu dem vor ihm stehenden, stets mürrischen, schwerfälligen und wortkargen Chomutow.

»Man hat uns für die Strecke insgesamt nur noch fünfundzwanzig Tage gegeben, und Sie rechnen für diesen Abbau hier allein fünfzehn«, erwiderte Chomutow und biß ärgerlich an seiner Schnurrbartspitze herum.

»Diese Frist ist irreal. Natürlich habe ich in meinem Leben noch nie unter solchen Verhältnissen und mit solchen Menschen gebaut. Ich kann mich also irren, was mir schon zweimal passiert ist.«

...

Am Hang wurde noch immer hartnäckig gegraben. Fjodor sah die flitzenden Spaten, sah die angespannt gebeugten Rücken, und sagte leise zu Akim:

»Ein Meeting brauchen wir nicht. Agitation ist hier überflüssig. Du hast recht, Tokarew, das sind Prachtkerle. Ja, so wird der Stahl gehärtet.«

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«





Tonne, Lkw-Ladung um Lkw-Ladung ab. 280 000 Kubikmeter Erdmassen und Gestein . . .

Manfred Brauns Töchter bestürmten ihren Vater im Urlaub mit Fragen, und dieser brauchte für die rege Phantasie von Claudia und Susanne – beide sind bei Manfreds Frau in Oelsnitz in bester Obhut – nicht einmal ein Märchen zu erzählen. Es genügte, wenn er von seiner Arbeit berichtete. Lange noch nach dem Urlaub sah Manfred das strahlende Gesicht seiner siebenjährigen Claudia, als sie ihm das erste Zeugnis mit den Einsen präsentierte. Da war ihm in der Ferne schon schwermütig ums Herz. Bei solchen Gedanken stürzte man sich am besten in die Arbeit. Der Berg war so für vieles gut.

Der Verkehr auf der Straße zum Gipfel glich oft dem Betrieb auf einer Großstadtmagistrale. Kipper, Baumaschinen, Versorgungsfahrzeuge, Busse und Geländewagen quälten sich nach oben oder rollten vorsichtig talwärts. Alles florierte, lief planmäßig, wie groß die Schwierigkeiten zeitweise auch waren. Und doch gab es Momente, in denen Manfred Braun fast verzweifelte: Bei grimmiger Kälte kam er mit seinem Löffelbagger keinen Zentimeter tief in die bis zu einem Meter hartgefrorene Erde. Da waren in der Nähe armenische Rohrleger, die wußten Rat. Halbtagsweise liehen sie ihre Spezialraupe mit Aufreißhaken aus, und weiter ging es.

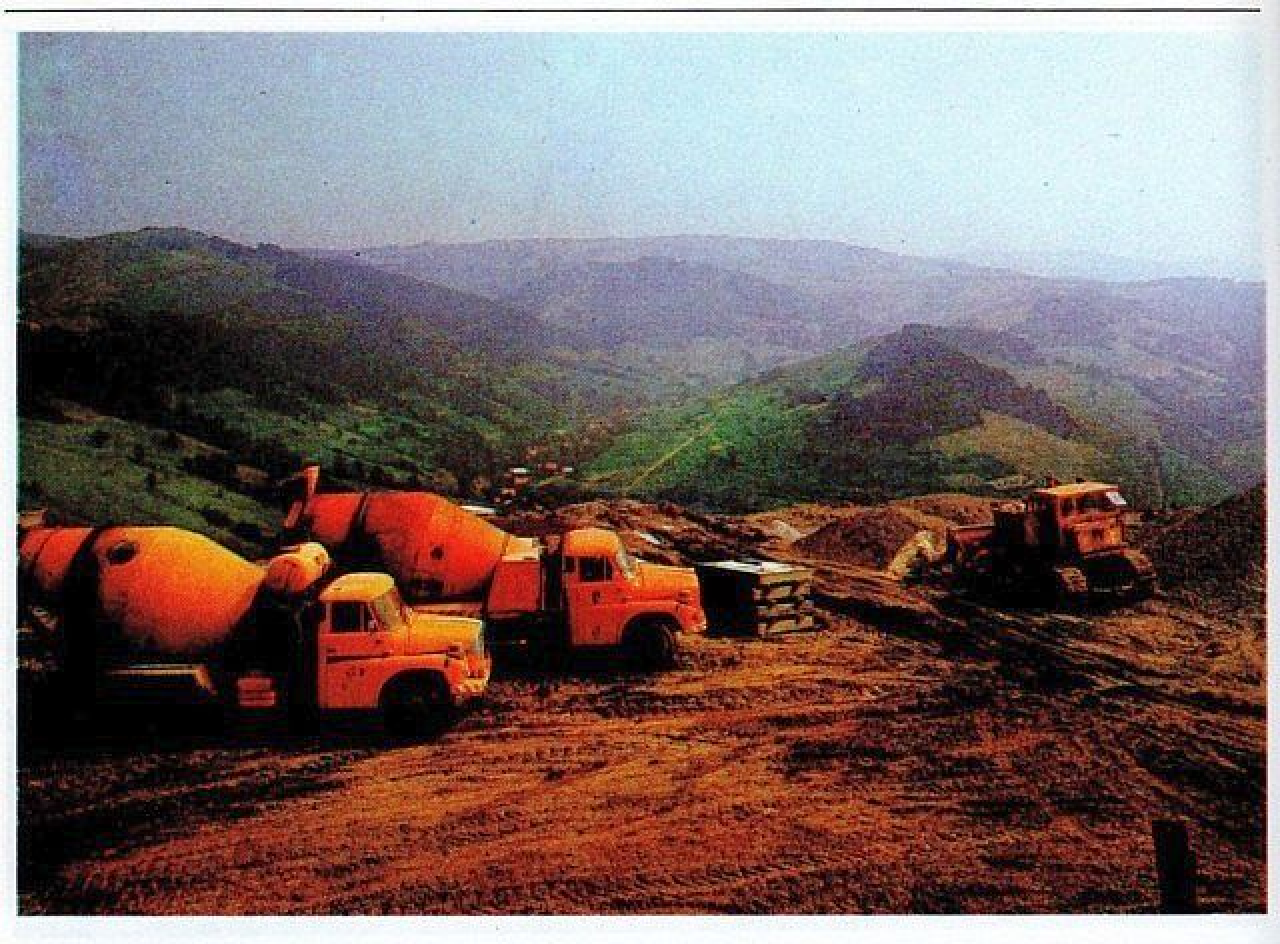


Auch in anderer Hinsicht beflügelte die unmittelbare Nachbarschaft zu den sowjetischen Brigaden den Arbeitseifer. Manfred Braun sieht das so: »Mit ihren Leistungen kratzten sie in den ersten Wochen ganz schön an unserer Ehre. Wir hatten schon gelernt, ordentlich zuzugreifen. Doch die Armenier legten noch einen Zahn zu. Ohne Pause, Tag und Nacht, bei jedem Wetter dirigierten sie ihre tonnenschweren Lasten durch das schwierige Gelände. Da sollten wir zurückbleiben? Die Herausforderung nahmen wir an.«

Als einer der ersten vom DDR-Abschnitt wurde Baggerfahrer Manfred Braun Aktivist des 11. sowjetischen Fünfjahrplans.

*

Wieviel Kipperflächen Manfred Kleine mit seinem Bagger gefüllt hat, weiß er nicht mehr. Insgesamt haben die Kraftfahrer rund 60000 Ladungen Erde und Gestein am Rand des auf dem Berggipfel nach und nach entstehenden Plateaus abgekippt. Der Jugendbrigadier der Kraft- und Gerätefahrer erzählt von »Schmierseife«, die selbst stärkste Reifen zerfraß. Nässe weichte den tückischen Schieferboden auf und verwandelte ihn in eine glitschige Masse, die durchsetzt war mit scharfkantigen Steinstücken. In solchem Brei kam jedes Rad zum Stehen. Zeitweilig bugsierten die FDJ-Mitglieder ihre Fahrzeuge mit je zwei Kettenschleppern, einer zog, der



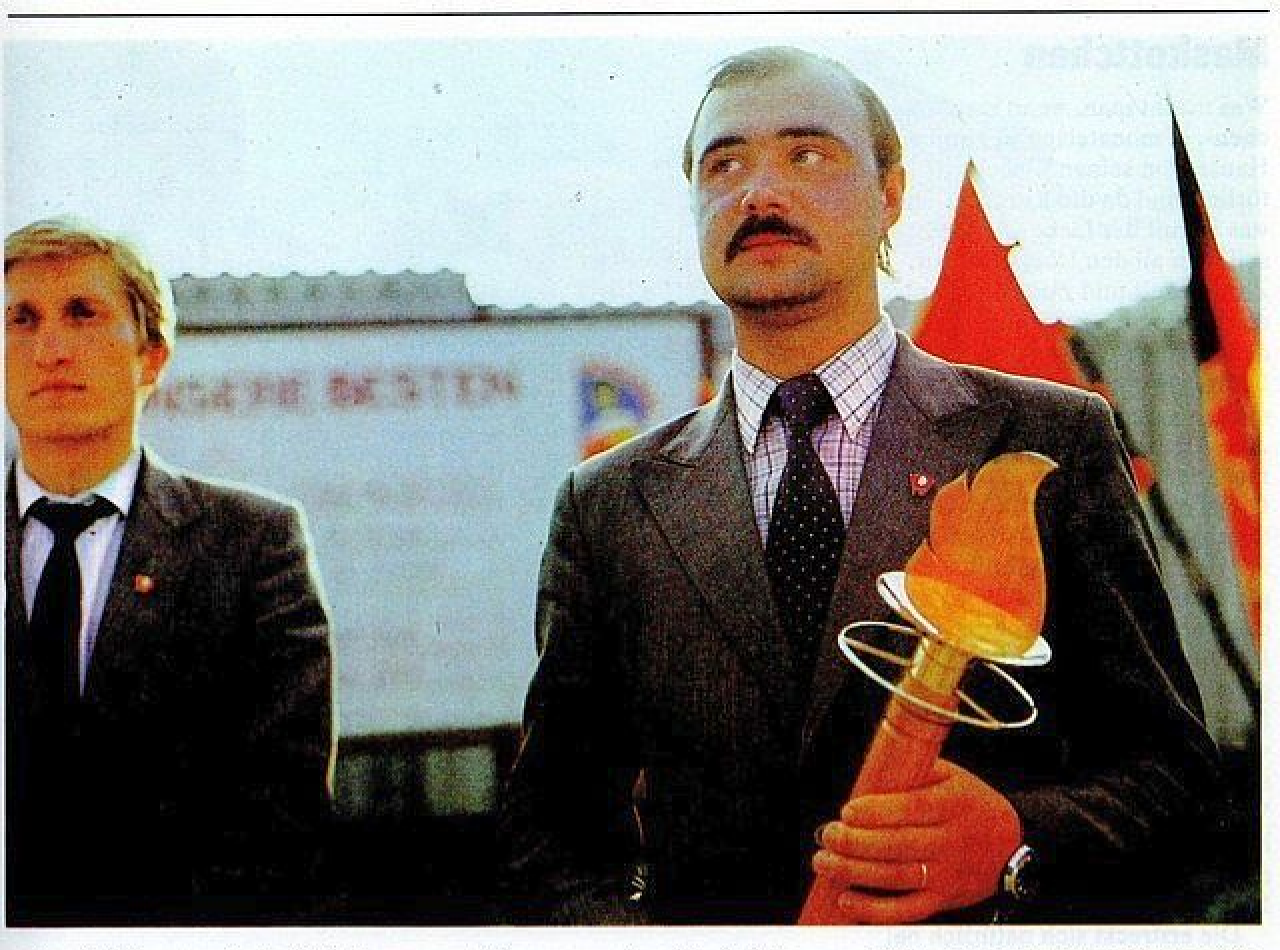
andere schob, Meter um Meter, mitunter tagelang.

Der Berg gab sich auch nach dem Planieren nicht geschlagen. Das Verkippte drohte abzurutschen. Alles half nichts – eine Stützmauer mußte für den nötigen Halt sorgen. Dieser 1400 Meter lange Gürtel aus mehreren Stützmauern verschlang 4250 Kubikmeter Beton. Manfred Kleine und seine Leute vom BMK Chemie Halle hatten alles auf den Berg zu karren – Zement, Kies und Wasser. Wundert es da, wenn dem einen oder anderen einmal Zweifel kamen: Halten wir das durch? Haben wir uns zuviel vorgenommen? Doch keiner machte schlapp. Dafür sorgte nicht zuletzt die Kameradschaft der Jugendbrigaden.

*

Die Erläuterungen des Bauleiters vom VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen Bitterfeld, Hans Lehmanns, klingen zunächst verwirrend. Die »Gitarre« soll bis Jahresende im Boden sein, im Frühjahr soll darauf schon das Gras wachsen ... Der »Blutkreislauf« wird zur Druckprobe vorbereitet, jede der 3 25-Megawatt-Turbinen erhält einen »Schlitten«.

Fachtermini derer, die damit leben. Wenn alles fertig ist, sieht man von der ganzen Anlage nur einen geringen Teil. Unter jeder Verdichterstation liegt ein 18 Kilometer langes Rohrsystem – die Gitarre. Hans Lehmann hat da



seine Erfahrung: »Jedes Teil davon, alle Bögen, Abzweigungen, Verbindungen oder Kugelschieber, muß auf den Millimeter verschweißt sein. Ebenso wie den Kraftfahrern macht auch uns der Modder zu schaffen. Nicht nur einmal ist uns der Schlamm aus den Stiefeln gequollen. Aber deswegen gleich die Arbeit unterbrechen? Zu Hause könnte man sich auf viele Bestimmungen berufen. Doch eine Auslandsbaustelle, noch dazu ein solches Projekt, setzt da ganz andere Maßstäbe, verlangt vor allem Eigeninitiative.«

Mancher Stiefel wurde endgültig aus dem Bestand gestrichen. Nicht ohne Schmunzeln erzählt man sich von Oberbauleiter Dieter Godau, daß er einmal mit dem Kran aus der naßbraunen Masse gezogen werden mußte – unter Verlust des Schuhwerks.

Maß aller Dinge schließlich ist das »Abnicken«. So nennen die Trassenerbauer aus der DDR die erfolgreiche Abnahme fertiger Objekte durch die sowjetischen Auftraggeber. In Wolowez konnte selbst ein störrischer Karpatenberg diesen feierlichen Akt nicht verhindern.

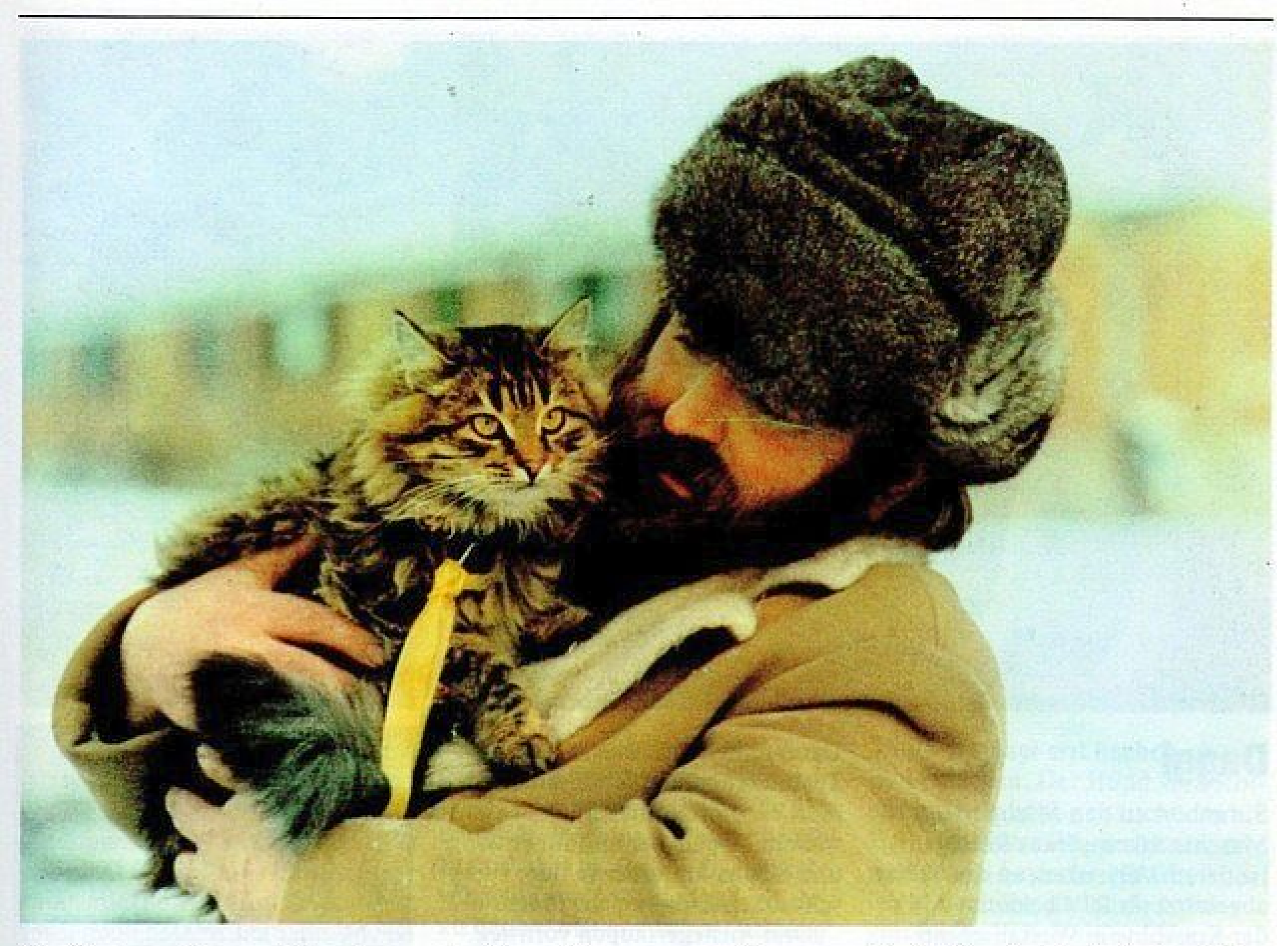
Claus-Dieter Steyer

Maskottchen

Was macht man, wenn man wochen-, ja monatelang weg von zu Hause, von seinen Lieben ist? Natürlich sind da die Kumpels, aber was ist mit der Liebe? Auf wen soll man all den Überschuß an Zärtlichkeit und Zuneigung abladen? Keine leichte Frage! Antwort darauf gibt ein Gang durch ein beliebiges Wohnlager. Überall wimmelt es geradezu von Hunden. Alle Arten, fast keine Rassen. Promenadenmischungen, zugelaufen. Oft ist es ein recht schwieriges Unterfangen, den eigentlichen Besitzer zu ermitteln. Es gibt ihn meist gar nicht. So ein Hündchen, ja, das ist eben ein Maskottchen, der Liebling einer ganzen Jugendbrigade. Ein Hund zu Hause würde, falls das möglich wäre, sicherlich vor Neid erblassen, so gut geht es seinen Artgenossen an der Trasse. Von jedem werden sie verwöhnt, bekommen einen Leckerbissen zugesteckt – eben überschüssige Liebe.

Die erstreckt sich natürlich bei weitem nicht nur auf Hunde. Nahezu kein Getier ist vor ihr sicher. Katzen sind vielleicht die Nummer zwei in Brehms Tierleben an der Trasse. Aber der Trassenzoo ist sehr viel größer. Vor einem Wohnwagen beispielsweise sieht es aus wie bei Kleintierhaltern. Karnickel sitzen in Holzkästen mit Drahtgittern davor. Ob sich jemals einer findet, sie zu essen? Haustiere haben an der Trasse eine überdimensionale Lebenserwartung! Es gibt Jugendbrigaden,





die ziehen von Trassenkilometer zu Trassenkilometer mit einer Schweinebucht auf Schlittenkufen im Schlepp. Andere haben eine Ziege an ihren Wohnwagen angebunden. Nein, nein, nicht als eiserne Ration, zu essen gibt's genug!

Maskottchen aber sind nicht nur die üblichen Haustiere. Bei den Vorstreckern wurde eine Krähe mit der Pipette aufgezogen. Vor einem Wohnwagen findet sich ein Biber, jedenfalls behaupten das die meisten, genau weiß es keiner, manche meinen, es wäre eine Bisamratte. Egal, man hat etwas zu umsorgen und freut sich, wenn sich dieser namenlose Gefährte beim Füttern erwartungsvoll aufrichtet.

Der Trassenzoo ist für fast jede Spezies offen. Wer weiß, wenn es hier auch noch Elefanten in der Umgebung gäbe . . .

Maskottchen haben meist Namen, auf Biggi soll ein Schwein hören, auf Bonzo, Ruschel oder Moritz Hunde. Doch das ist nicht so wichtig. Hauptsache, daß jemand da ist, dem man in einer einsamen Stunde ein Geheimnis oder eine Sorge anvertrauen oder den man mal streicheln kann. Um sich auszusprechen, hat man die Kumpels, 24 Stunden am Tag, aber zuweilen, ja zuweilen braucht man eben auch ein Maskottchen.

Thomas Bencard





Daggi

Sie gehört zu den Männern des Maschinenkomplexes Reinigen/Isolieren/Versenken, an der Trasse abgekürzt als RIV bekannt. Als der Konvoi vom Westabschnitt herüberkam, wollten die meisten Daggi zurücklassen.

Das RIV wandert am Strang, die Männer ziehen mit. Auf Dauer haben sie nirgends eine Bleibe. Sich da zusätzlich um Daggi zu kümmern war kaum möglich. Keiner wußte so recht, wie und von wem, ihr junges Mädel war schwanger.

Das RIV macht Eindruck. Von fern besehen, über weite, flache Felder, liegt die Rohrschlange bis zum Horizont neben dem Graben. Dann nähert sich dieser Ballen Technik, hebt das Rohr, umklammert es, dröhnt, tuckert, frißt sich wie ein Ungeheuer an ihm entlang und läßt es hinterher in der schwarzen Erde verschwinden.

Drei Auslegerraupen vornweg, eine mit Schiebeschild ebnet den Boden dazwischen, ein Bagger schließlich greift die größten Brokken, um die Reinigungs- und Isoliermaschine, die RIM, ungehindert arbeiten zu lassen. Sie und die Propanbrenner zum Vorwärmen sind unmittelbar am Rohr, zwei der gewaltigen KOMATSU-Raupen folgen, um die Leitung in den Graben zu senken. Das RIV drängt vorwärts, wenn möglich 1000 Meter je Schicht. Langsam nebenher bewegt sich der Zug aus Küche, Aggregaten, Büro- und Materialwagen. Der schmale Bretterverschlag für die Bedürfnisse ist hinten angehängt, und auf Schlittenkufen kommt ganz zum Schluß Daggis zusammengezimmerte Heimstatt. Die Männer hatten sich doch ihrer angenommen. Besonders Heinz fand Argumente, zumal er Parteinik der Truppe ist und in Großvaterdingen bewandert, denn er hat selbst eine ledige Tochter mit Kleinkind zu Hause. Unbedingt zu vergleichen ist das nicht, aber ans Herz gewachsen scheint ihm Daggi trotz alledem.

So steht er jetzt neben der Wettbewerbstafel und flucht über den Acker hinweg. Die RIM hatte gestreikt, unbemerkt im Trubel der Reparatur konnte Daggi entwi-



schen. Seit Tagen schon und in gebührendem Abstand folgt dem RIV dieser klägliche Rüde. Er hält den Schwanz eingeklemmt, ist ein Mehrfaches größer als Daggi und winselt nur elend, statt männlich zu bellen. Mit deutscher Ordnung und Strenge wurde Daggi erzogen, natürlich von Heinz und nach Maßstäben, die er als Vorbild an sich ebenfalls stellt. Seitdem spricht Daggi für reichlich Kost und Vertrauen entschieden auf Knoblauchgeruch an, nebenbei muß sie in den Rauchpausen der Männer aber auch Kuscheltier sein.

Jetzt allerdings, während die RIM wieder anläuft, hält Heinz vergeblich Ausschau nach ihr. Daggi bleibt ungehorsam, und Stunden später erst hechelt sie ihm entgegen. Der Hund vom Kolchos hat sie kräftig geduckt, und Heinz ist sich völlig im klaren, er muß Daggi bestrafen. Er tritt leicht nach ihr; doch scheinbar glückselig, bettelt sie um Vergebung. Er holt noch einmal aus, dann tätschelt er sie.

Heinz will hoffen für Daggi, über die Planerfüllung hinaus hat er schon genug anderen Kummer am Rohr.

Frank Michael Wagner

Stippvisite am Dnestr

Der Dnestr liegt eingebettet in bewaldete Hügel. Sie sind zwar nicht ganz so schroff, erinnern aber dennoch an das Elbsandsteingebirge. Weit und breit sieht man keine Brücke. Störend wirkt in der scheinbar unberührten Landschaft eine unordentlich hingelegte, schier endlose Rohrschlange zu beiden Seiten des Flusses. Daneben ein etwa 2 Meter tiefer Graben. An den Uferböschungen bricht die Schlange jäh ab. Noch, muß hinzugefügt sein, denn im Flußtal wird hart gearbeitet. Das Bild wird in Tagen schon anders aussehen.

Wir haben Mai 1983.

Und da ist die Rohrbrücke. Die Aufschrift am Rohr besagt: Baustelle des Zentralen Jugendobjekts der FDJ »Erdgastrasse«, Friedensobjekt Nr. 1 des Bauabschnitts Iwano-Frankowsk.

Ganz sicher ist der Bau dieser Rohrbrücke ein Abenteuer für sich gewesen, eins, von denen es an der Trasse unzählige gibt und von denen man noch in Jahren reden wird. Man muß es, um davon berichten zu können, miterlebt haben. Deshalb hier nur ein paar Fakten, die für sich sprechen, die die Phantasie anregen und das Ausmaß der Arbeiten verdeutlichen.

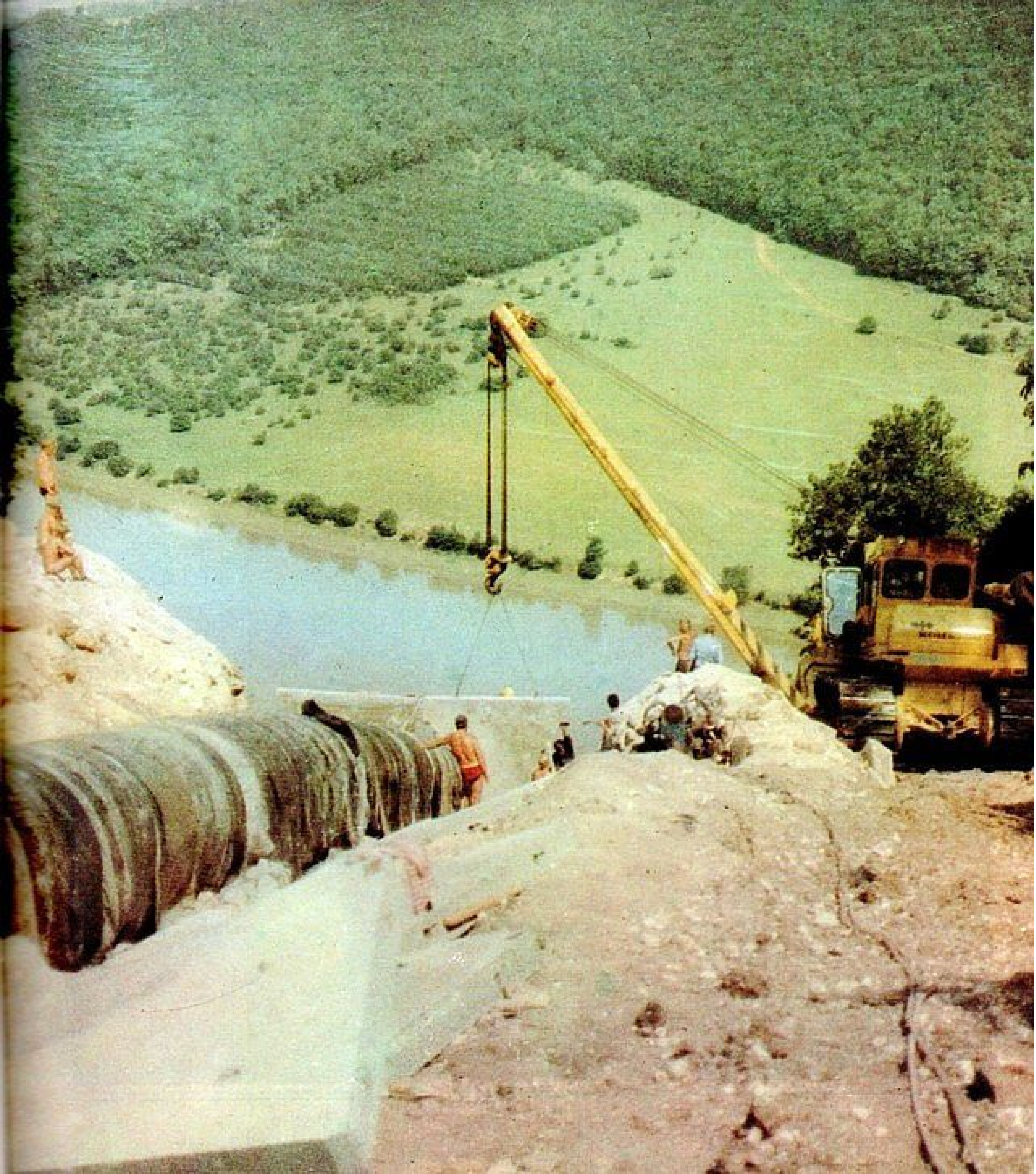
Einheimische erinnern sich noch des Hochwassers von 1979, als wäre es gestern gewesen. Der Dnestr verwandelte sich binnen Stunden in ein reißendes Ungeheuer mit einem Wasserstand (und ganz sicher ist das Wort »-stand« hier fehl am Platz) von 10 Metern über normal. Der Dnestr ist ein unberechenbares Gewässer. Darüber war eine Rohrschlange zu legen. Und zwar so, daß ihr die ungestümen Fluten zumindest in unserem Jahrhundert nichts mehr antun können.

Eine Technologie wurde erarbeitet, eine international völlig neue für derartige Objekte, und verwirklicht. Mühevoll trieb man Betonstützen in den Flußgrund, der zum Teil aus massivem Fels bestand. Es kam vor, daß die Männer unter dem jungen Bauleiter Dipl.-Ing. Thomas Herold – für ihn war es die erste große Bewährung als Bauleiter – in 12 Stunden harter Arbeit nur eine Handspanne weit in den Boden drangen. Gewiß waren die Experten vom Spezialbaukombinat Magdeburg erfahren, dennoch mußte das Bohrloch stellenweise Stück für Stück aus dem Fels gemeißelt werden. Was kaum zu glauben ist: Mit 3 Tagen Planvorsprung wurden diese Arbeiten abgeschlossen.

Das Besondere der Technologie bestand darin, daß die tonnenschweren Rohre bereits am Ufer verschweißt und dann in einer Höhe von 12 Metern über dem Fluß nach und nach rund 200 Meter über die im Flußbett verankerten Stützen gezogen wurden. Das Unternehmen gelang vorzüglich und war $2^1/_2$ Monate früher beendet als ursprünglich vorgesehen.

Wieder zum Mai 1983.

Dr. Bernd Löscher, Hauptingenieur am Linearen Teil des Abschnitts, unternimmt eine Inspek-

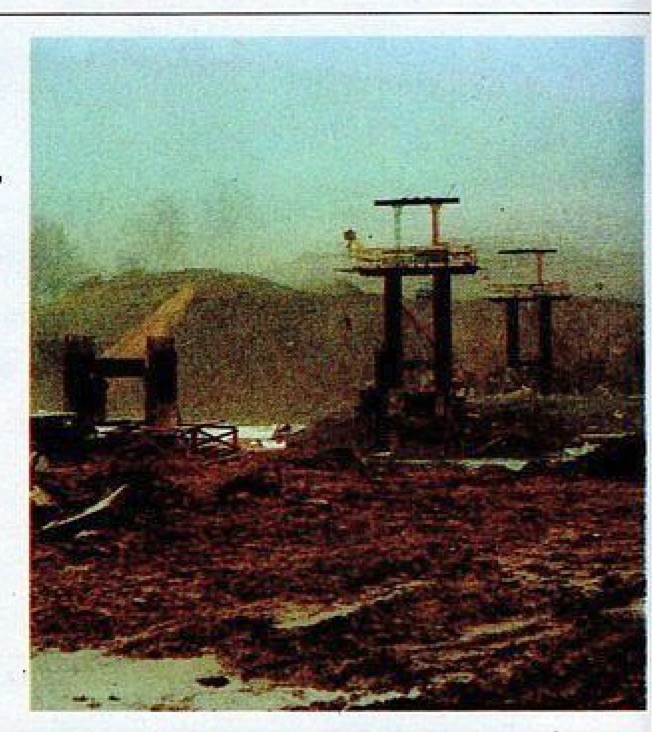


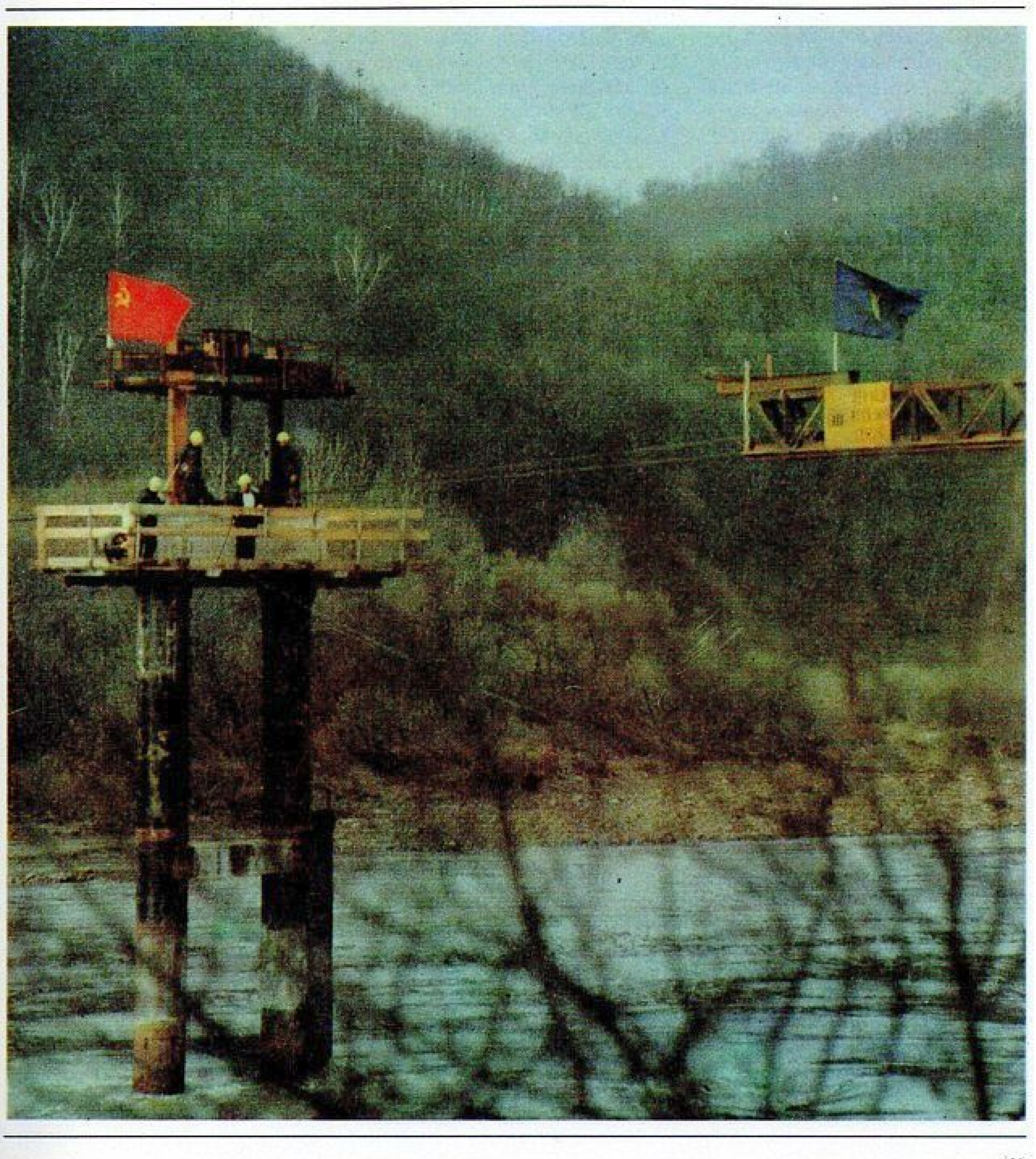
Der Alte machte halt, drehte sich mit dem Rücken zum Wind und zündete sich seine Pfeife an, indem er die Hand schützend vor das Streichholz hielt. Nach ein paar kräftigen Zügen lief er den Vorangegangenen nach. Akim war stehengeblieben, um auf ihn zu warten. Shuchrai schritt indessen unbeirrt weiter.

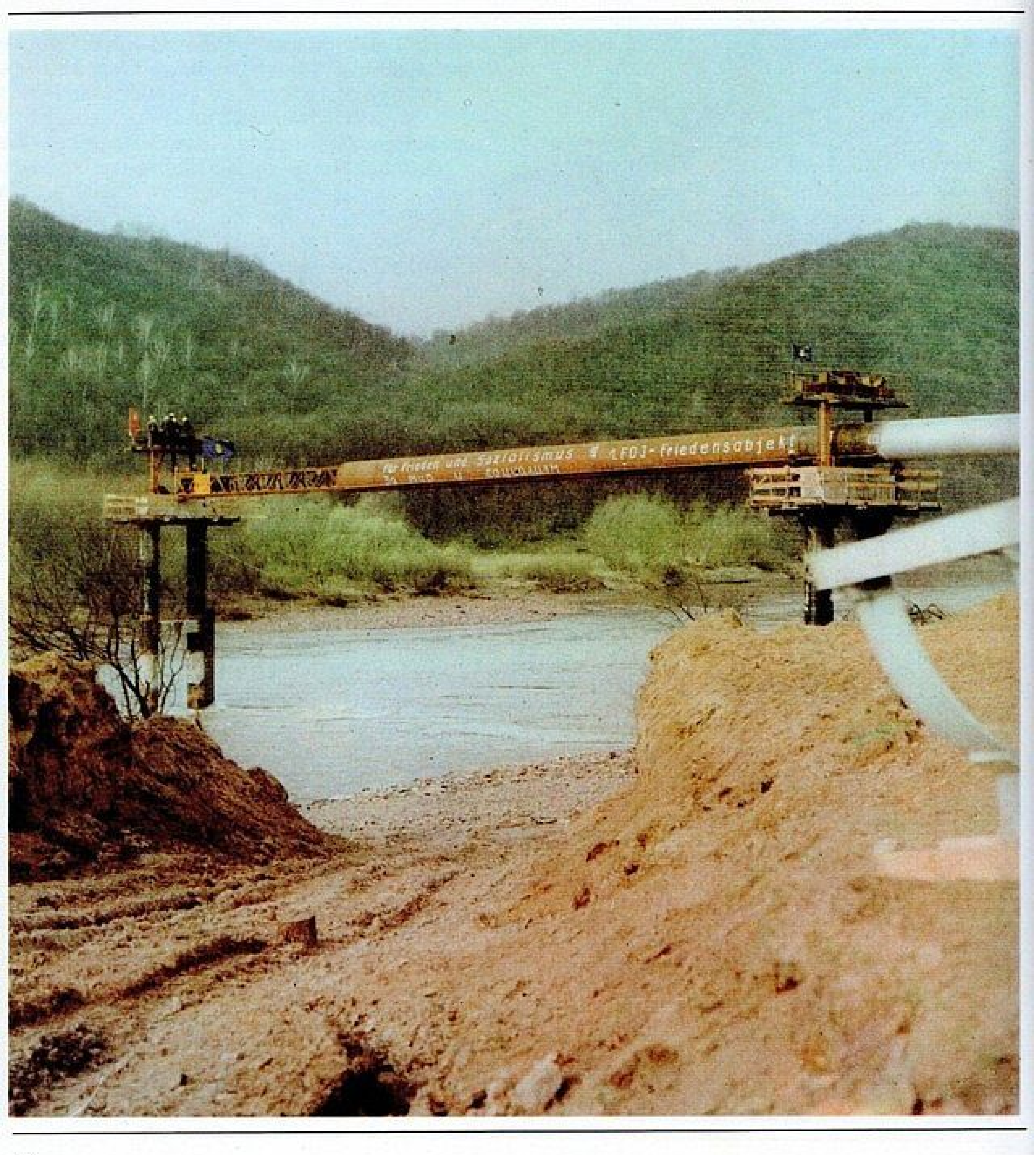
»Werden eure Kräfte ausreichen, um die Strecke bis zum Termin fertigzustellen?« fragte Akim.

»Weißt du, mein Sohn, von Rechts wegen läßt es sich wohl nicht schaffen, aber es nicht schaffen geht nun einmal nicht, und daraus ergibt sich alles andere«, antwortete Tokarew nach einer kleinen Pause.

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«






Frieden und Sozialismus
FDJ-Friedensobjekt

tion. Das beginnt als eine Fahrt ins Grüne bei 30 Grad im Schatten. Die Entfernung ist nicht groß; 30 Kilometer sind es vom Lager in der kleinen Stadt Gorodenka bis zur Baustelle. Hier und da gibt es befestigte Straßen, doch daran hält sich der Rohrstrang nicht, er führt meist querfeldein. Bei diesem Wetter bis auf eine mächtige Staubwolke kein Problem. Anders sieht es bei Regen aus. »Wenn es zwei Tage regnet, bleibt hier jedes Auto stecken. Unsere Arbeiter müssen dann von der Straße ein paar Kilometer bis zum Dnestr waten. Und das zu jedem Schichtwechsel«, erklärt Dr. Löscher. Für alle Beteiligten nicht gerade angenehm und außerdem zeitraubend. Mit schwerer Technik mußte der Weg durch den Wald an der Böschung gebahnt werden, er schlängelt sich serpentinenartig ins Tal. Dann wurde die Baustelle selbst befahrbar gemacht.

Erst nachdem diese und andere Voraussetzungen geschaffen waren, konnte man mit der Rohrbrücke beginnen. Dietmar Köhler, Technologe am Linearen Teil, wirft ein, daß auch für seine Berufsgruppe nicht alles einfach war. »An der Drushba-Trasse gab es nur Freileitungen in geringer Höhe, hier mußten wir schon etwas knobeln.« Also Neuland für die Ingenieurtechnik der DDR-Trassenspezialisten. Der Brückenschlag aber wurde hervorragend gemeistert.

Der Wolga hat angehalten. Nach einem Schluck kalten Tees beginnt die eigentliche Arbeit des Hauptingenieurs. Er besichtigt, begutachtet Schweißnähte am Rohr, spricht mit Kollektiven. Es wird deutlich, daß die Brücke nur die eine Seite der Medaille ist. Und die andere? »Die Leitung muß an den steilen Uferhängen verlegt werden.« Ebenfalls eine Aufgabe, die viel Kraft kostet und neue Ideen erfordert.

Der Graben an den Hängen konnte nicht – wie es der Normalfall gewesen wäre – gebaggert werden. Die große Neigung ließ nicht zu, daß hier eine derartige Technik arbeitete. Planierraupen mußten diese Aufgabe lösen, Erde und Gestein wegschieben. Einzelne Felsbänke wurden gesprengt.

Die relativ leichtere Seite bildet der Nordhang. Hier wird Rohr für Rohr im Graben verschweißt. An normalen Abschnitten kommt der bereits völlig verschweißte Strang in den Graben.

Der Weg des Hauptingenieurs und seiner Begleiter führt zum Ufer. Das Wasser strömt trotz der



hochsommerlichen Temperaturen noch recht schnell dahin. Den Transport ans andere Ufer übernimmt ein Motorboot, geführt von einem Angehörigen des VEB Wasserstraßenbau Berlin, der hier als Fährmann fungiert. Güter werden auf einem wuchtigen Ponton befördert, den Trassenerbauer in kurzer Zeit selbst entworfen und aus Rohren gefertigt haben. Damit gelang es, eine ganze Pontonbrücke einzusparen.

Dann am Südufer des Flusses der Steilhang. Auf einer Länge von 240 Metern muß das Rohr einen Höhenunterschied von 120 Metern überwinden. An dieser Stelle wird dem letzten klar, daß es sich bei der Inspektion nicht nur um eine Fahrt ins Grüne handelt.

Der Aufstieg in dem geröllübersäten Graben erfordert fast bergsteigerische Fähigkeiten. Mit Vermessungsarbeiten im Graben ist Diplomgeodät Matthias Sturm vom VEB Geodäsie und Kartographie Dresden beschäftigt. Er macht seinem Namen alle Ehre, atemlos eilt er den Hang hinunter. Es ist ihm anzusehen, daß er nicht zum erstenmal diese Strecke bewältigt. »Für mich als Bergwanderer ist das hier ein gutes Training, für das Rohr hat es die Steigung aber in sich.«

Er zeigt dem Hauptingenieur felsige Stellen, die noch zu sprengen sind. Dr. Löscher klettert selbst weiter hinauf und sieht sich die Arbeiten aus der Vogelperspektive an. Für den herrlichen Rundblick bleibt wenig Zeit, Kollegen vom schweren Erdbau, die das Verlegen der Leitung vorbereiten, werden ungeduldig: Ihre Raupen brauchen Platz. Die Arbeit läuft nicht so recht, das richtige Gerät kam nicht schnell genug zum Einsatz. Kritische Worte fallen, man überlegt, wie trotzdem alles zur Planüberbietung getan werden kann.

Dann erklärt der Fachmann die weiteren Arbeiten am Steilhang. Er betont, daß eine derartige Steigung neu für DDR-Trassenerbauer ist. Die normale Verlegetechnik kann am Hang nicht arbeiten, sie würde kippen. Zur Lösung des Problems wird Förderbandgummi als Polster in den Graben gelegt, um das Rohr vor Beschädigungen zu schützen. Anschließend kommt das erste Rohr in den Graben und wird mit einer Winde von unten den Hang heruntergezogen, mit einer weiteren Winde wird von oben gegengehalten. Ist das erste Rohr entsprechend weit gezogen, wird oben das nächste angeschweißt. So geht es weiter, die ganze Strecke. Bei der Methode muß niemand auf dem gefährlichen Hang stehen, wo man vor Steinschlag nie sicher ist.

Die Bedeutung dieser Worte bekommen wir beim darauffolgenden Abstieg zu spüren. Da löst sich ein Stein, dort bröckelt der Lehm ab. Teilweise geht es auf allen vieren bergab. Wenn es dann noch regnet . . .

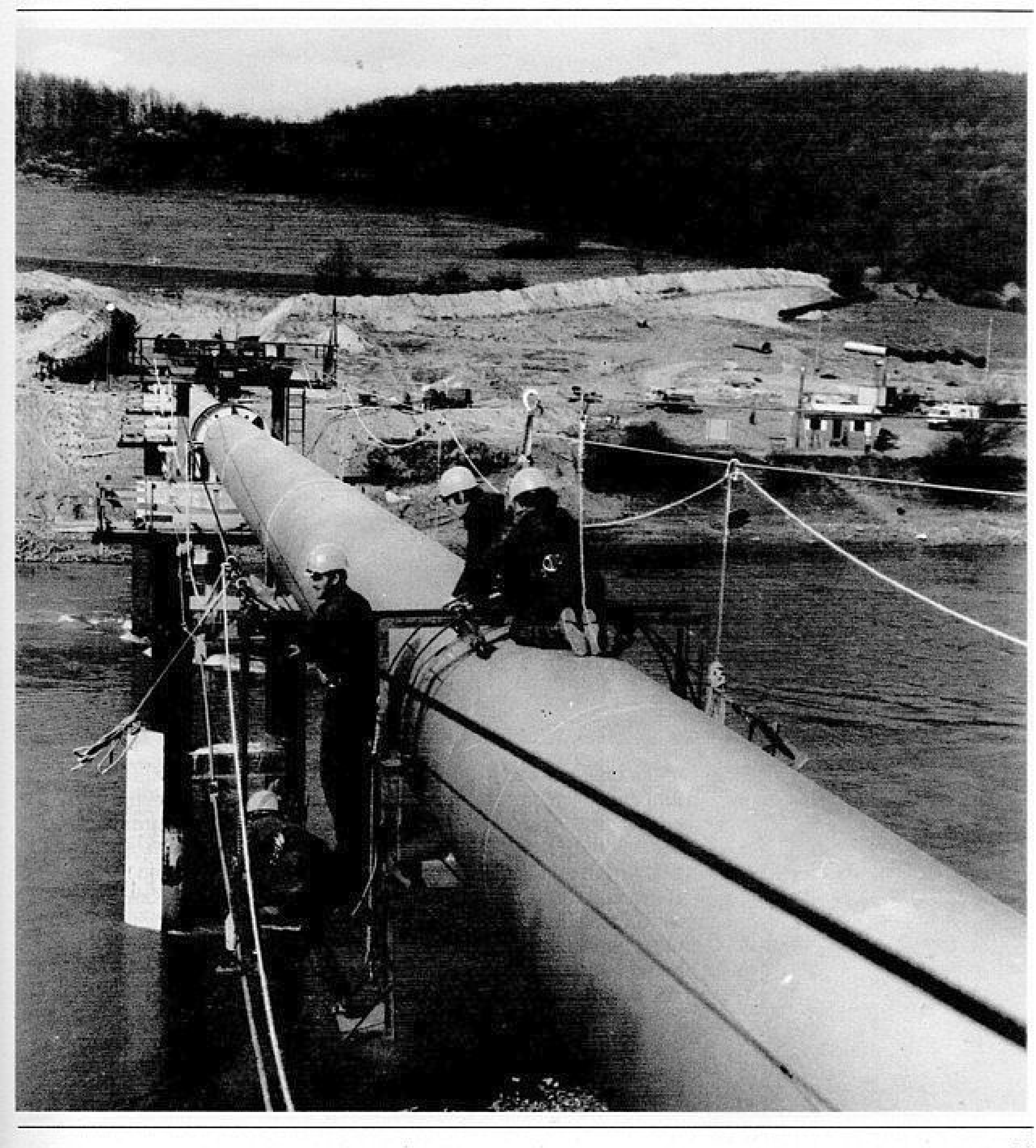
Die Tour führt mit dem Boot wieder zurück ans Nordufer. Wegen des Geländes sind am Rohr einige Bogen notwendig, viel Arbeit besonders für die Schweißer. Brigadier Günther Hartmann und seine Schweißer nehmen Ausbesserungen vor. Der erfahrene Rohrleitungsspezialist – er war schon bei der Drushba-Trasse dabei – drückt aus, was die Arbeiter und Ingenieure an diesem Abschnitt empfinden: »Wir waren alle scharf auf den Dnestr. Hier gibt es echt etwas zu leisten, woran man sich fast die Zähne ausbeißen kann.«

Rund 80 Spezialisten, Mitglieder von Jugendbrigaden der FDJ, zeigen in Tag- und Nachtarbeit, daß dies keine leeren Worte, sondern daß tägliche Höchstleistungen die Norm sind.

Verstaubt und verschwitzt geht es zurück nach Gorodenka. Eine erste Auswertung der Besichtigung durch Dr. Löscher erfolgt bereits im Wolga.

Jetzt bleibt endlich etwas Zeit, die herrliche Natur zu betrachten. Aus frischem Grün leuchten Krokusse. Der Hauptingenieur weiß, daß die normalen Umweltbedingungen nach dem Verlegen der Rohre weitestgehend wiederhergestellt werden. In einem Jahr baut man auf diesen Flächen am Dnestr erneut Getreide an.

Frank Mader





Mit der Kamera dabei

»Man muß mit den Kumpels um fünf aufstehen, mit ihnen vor Ort erleben, was Arbeit an der Trasse bedeutet, um sie schließlich ins Bild setzen zu können.« Armin Herrmann, Jahrgang 1942, weiß, wovon er spricht, denn er hat danach gehandelt. Der Berliner Fotograf mit Gärtnerberuf war zweimal zu kurzen Fotovisiten an der Trasse, das Thema reizte ihn, und er suchte nach einer Möglichkeit, intensiver dieses – auch für einen Fotografen – Abenteuer Trasse mitzuerleben. Für ein Vierteljahr wurde Armin Herrmann kulturpolitischer Mitarbeiter und an verschiedenen Trassenabschnitten eingesetzt. Er lieh Bücher aus und beobachtete ohne Kamera: »Besonders im Gebiet von Iwano-Frankowsk, wo einstmals die Faschisten ihre mörderischen Spuren ins Sowjetland gezogen hatten, wurden sehr viel die Memoiren von Shukow und anderen führenden Militärs des Großen Vaterländischen Krieges gelesen.« Oder er

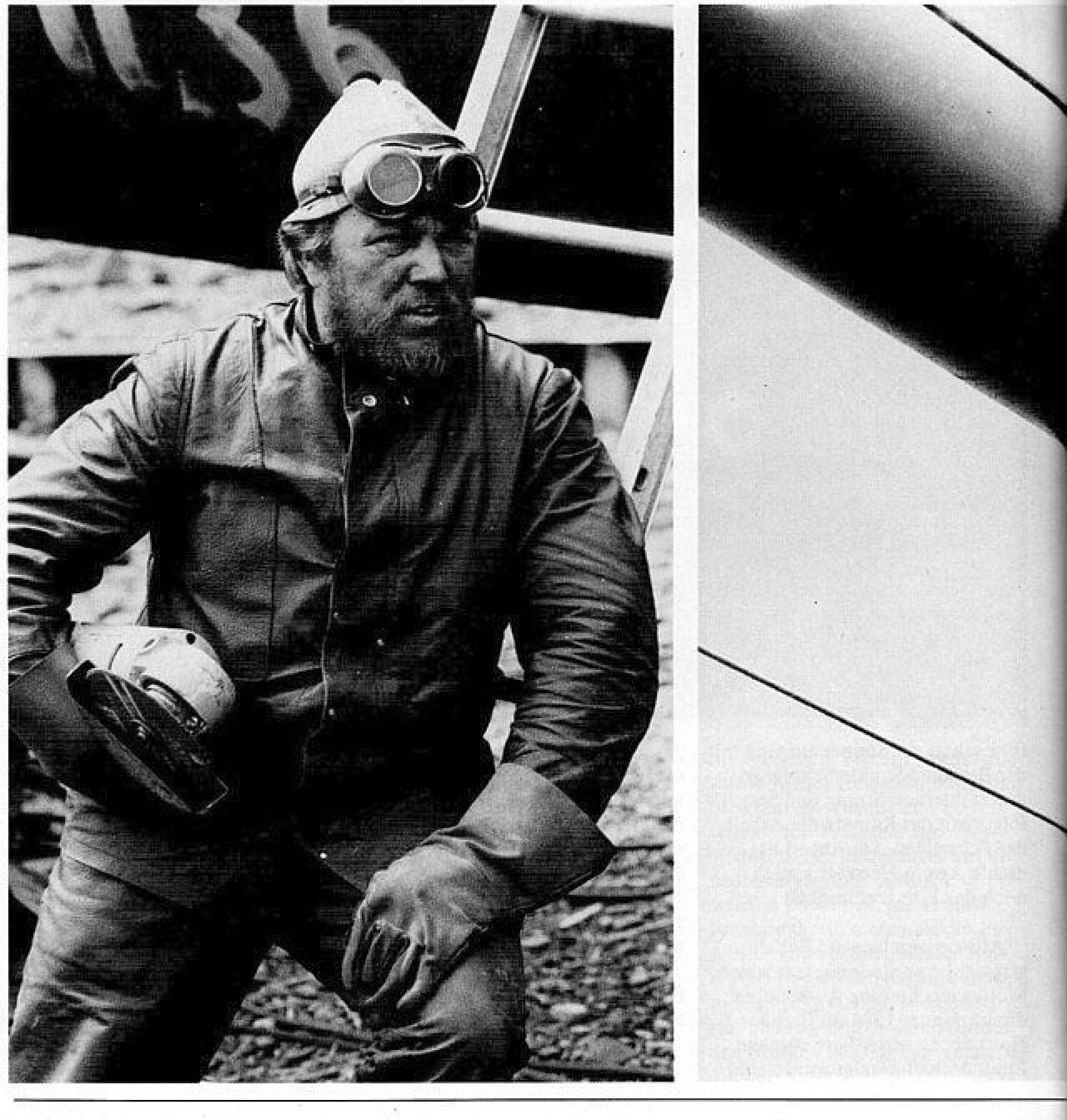


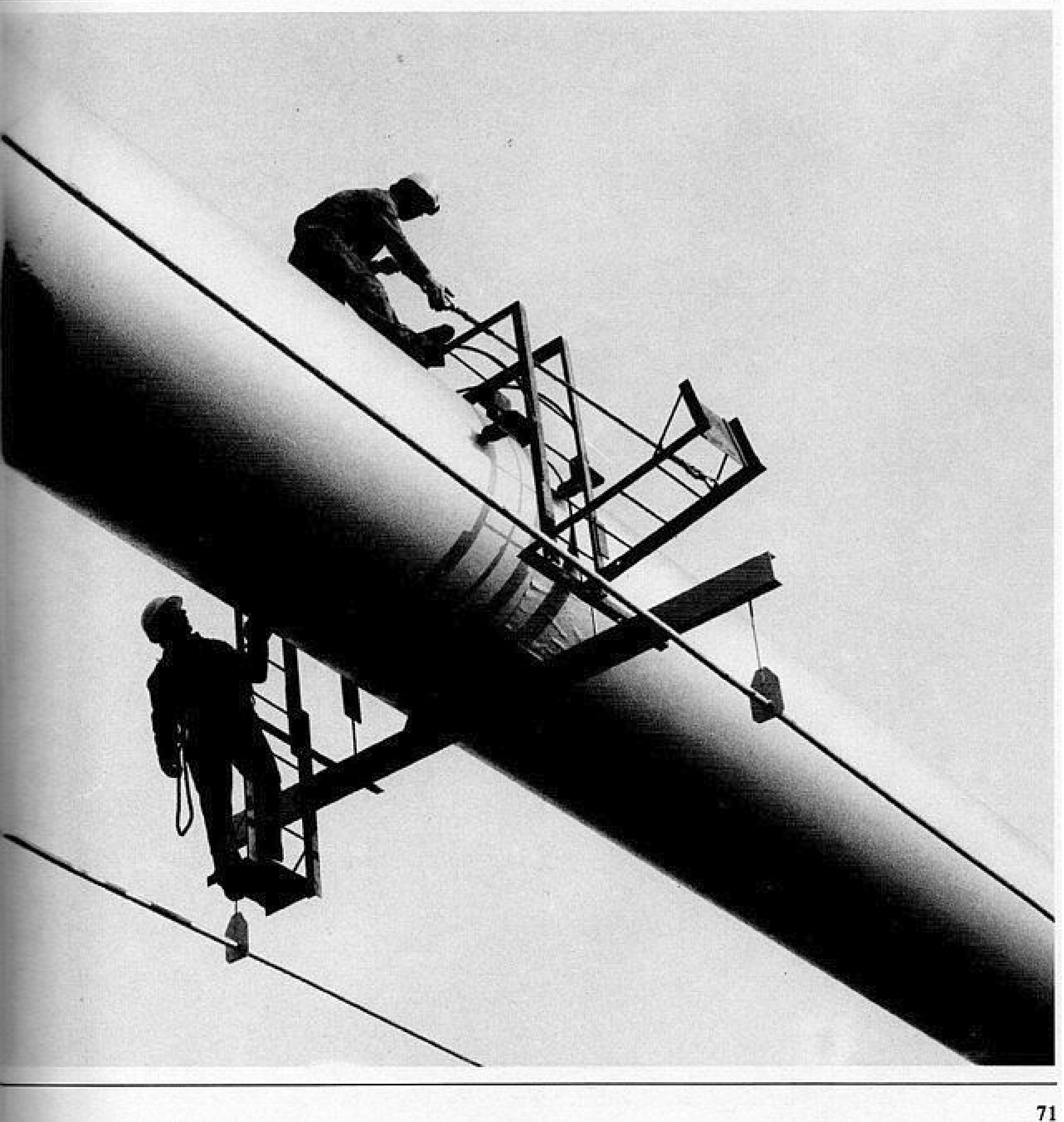
fuhr schon vor Sonnenaufgang mit der Brigade »Sophie Scholl« an den stählernen Strang und verfolgte mit der Kamera die Arbeit der Schweißer. Am Abend bediente Armin Herrmann auch noch das Filmvorführgerät . . .

Aus einigen tausend Belichtungen wählte er die interessantesten Motive aus für eine Ausstellung, die im Januar 1984 im Berliner Haus der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft gezeigt wurde, und gestaltete eine weitere Fotoschau, die er an verschiedenen Standorten der Trasse der Kritik der Erbauer aussetzte. Diese Kritik war wohlwollend, weil die Bilder gut sind und die Kumpels vom Zusammenleben mit deren Schöpfer auch dessen Arbeit zu würdigen wissen.

Im März 1984 wurde Armin Herrmann mit dem Kunstpreis der FDJ ausgezeichnet.

Klaus Taubert









Goldgräber im wilden Osten

Da sitzen sie, vom Schürfen fertig,
um des Lagerfeuers Glut,
harte Männer, derb und bärtig,
das wär' was für Hollywood.

Da ist schon die Wodkaflasche,
einer taut sie auf im Hut,
einer fingert in der Tasche . . .
Jetzt wird's was für Hollywood!

Ist's nicht Goldstaub an den Händen?
Vorerst Goldstaub, später Blut!,
wenn sie erst ihr Mahl beenden,
das wär' was für Hollywood.

Einen kalten Wodka saufen
tut bei minus vierzig gut,
gleich fängt einer an zu raufen!
Das wär' was für Hollywood!

Essen, rauchen und mal bücken
nach dem Feuer, das brennt gut,
noch steckt kein Messer im Rücken,
das wär' was für Hollywood.

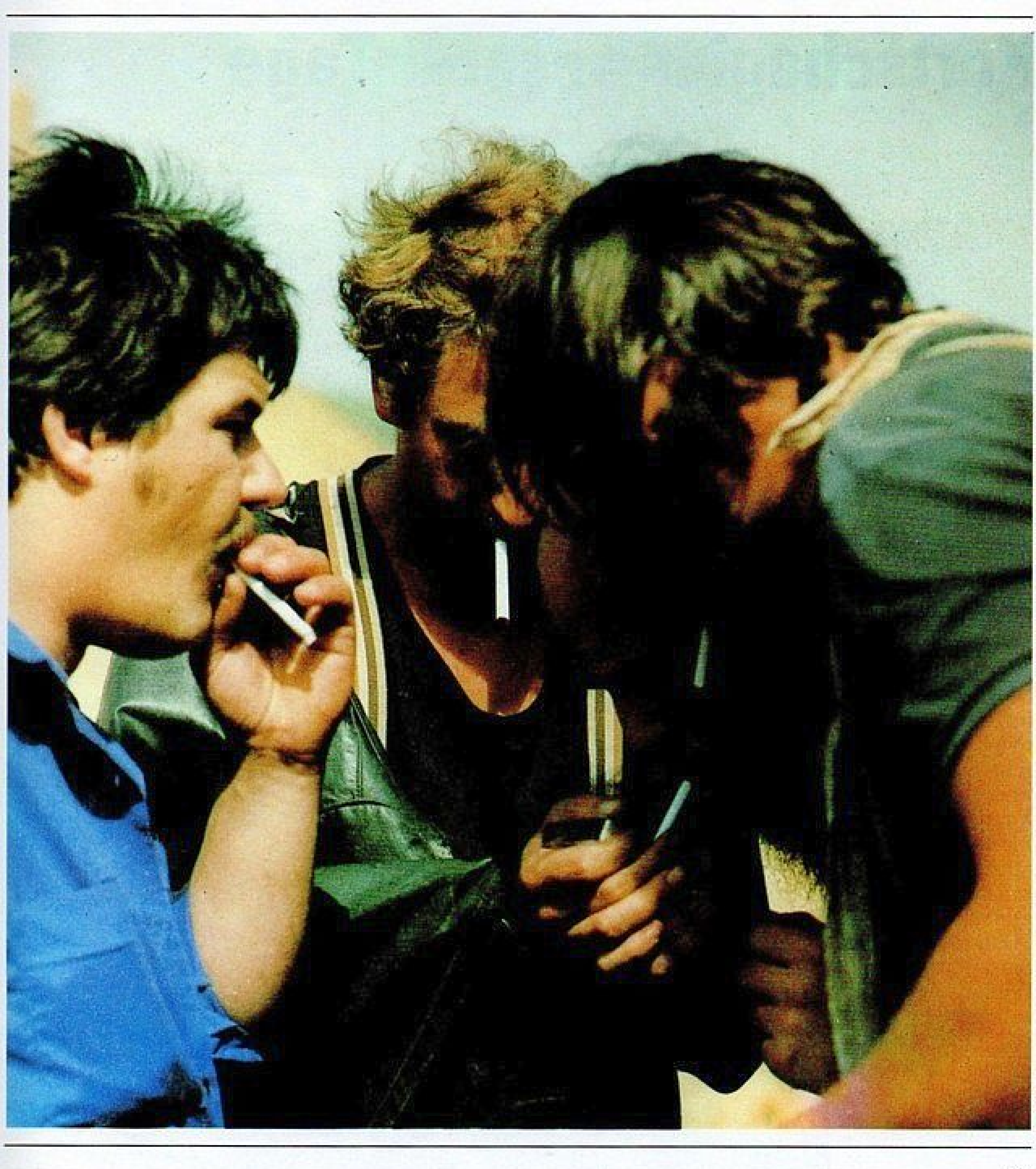
Wie hoch wird heut der Gewinn sein,
einer hustet wie kaputt,
im Machorka muß was drin sein,
das wär' was für Hollywood!

Verdammt, es muß doch was passieren,
daß sich hier auch gar nichts tut!
Na ja, Sibirien bleibt Sibirien . . .
Hollywood bleibt Hollywood.

Wolfgang Protze







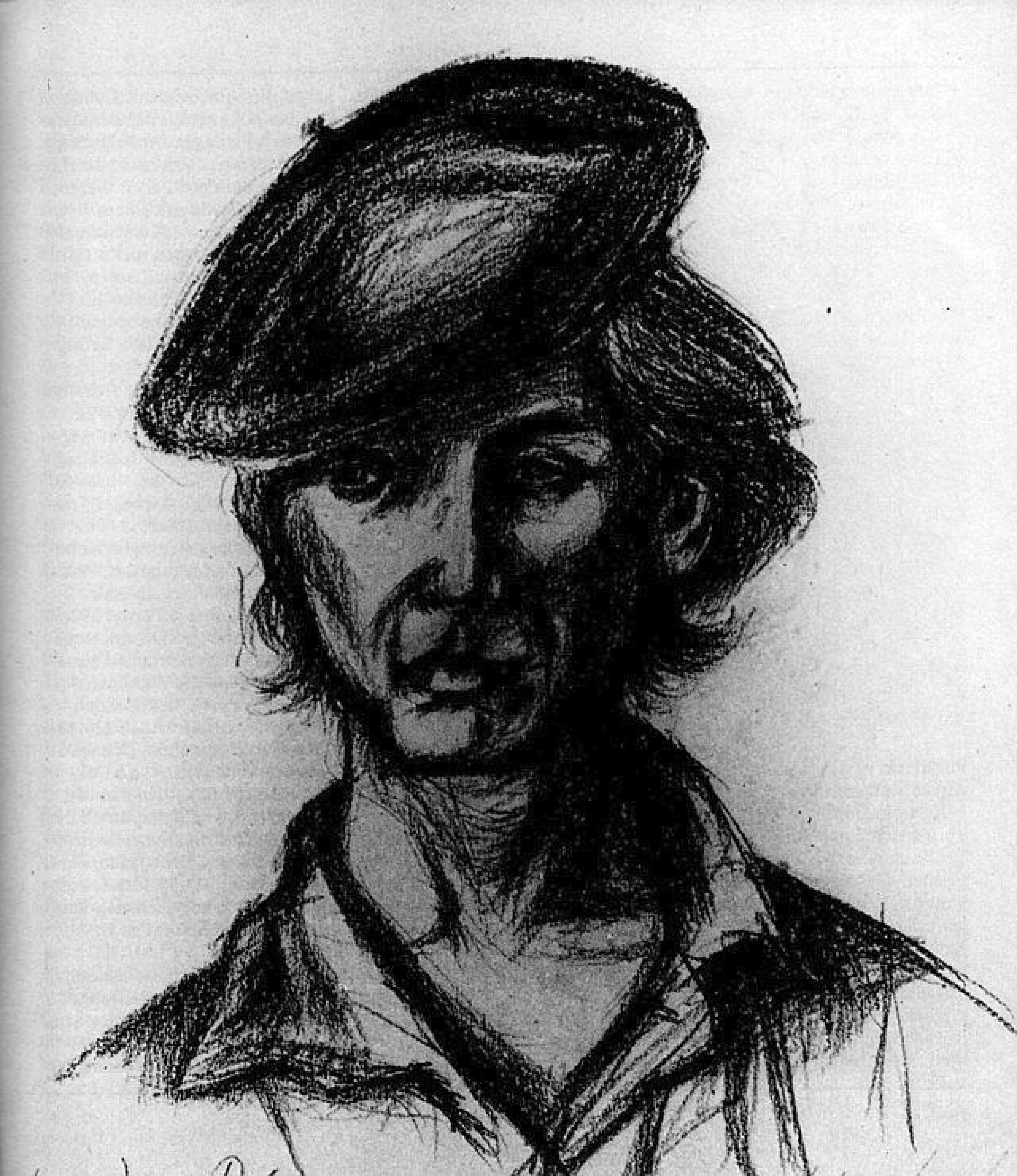
Kortschagins unserer Tage

Auch das ist eine Erfahrung des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse«: Die Vor-, Vaters- und Familiennamen vieler Helden der Sowjetunion gehen Tausenden junger Trassenerbauer wie die ihrer Brigademitglieder über die Zunge, so als lebten sie unter ihnen. Und das kommt der Wahrheit auch sehr nahe.

211 Jugendbrigaden der FDJ hatten bis zum Frühjahr 1984 ihrem Kollektiv den Namen eines sowjetischen Helden gegeben. Besser, sie haben ihn ehrenvoll erworben. Das Beispiel boten die Komsomolbrigaden. Mit hohen Zielen, die weit über das Normale hinausreichen, bewerben sie sich zunächst um den Namen. Dann zählt das konkrete Ergebnis.

Einmal mit dem Titel ausgezeichnet, verpflichtet er zu mehr. Das von den jungen Leuten ausgewählte Vorbild – oft handelt es sich um eine Persönlichkeit, die mit der Trassengegend eng verbunden war oder ist – wird zum Ehrenmitglied der Brigade erklärt.







Für dieses ist nun die volle Arbeitsleistung mit zu erbringen.

Kortschagins unserer Tage beweisen sich durch die konkrete Tat für den Sozialismus und den Frieden. Das war der Ausgangspunkt zu Beginn des Jubiläumsjahrs der DDR, 1984, für die Brigade »Leonid Georgewitsch Butelin«, als sie alle anderen Jugendbrigaden aufrief, täglich die zusätzliche Arbeitsleistung für das Brigademitglied Nr. 1, also den sowjetischen Helden, zu vollbringen.

Der Ehrenname war den Männern um Jugendbrigadier Thomas Wetzel aus Muntscha im Kreis Zeulenroda – ihnen obliegt die Instandhaltung der Technik im Gewerk Reinigen/Isolieren/Verlegen – nach hervorragenden Wettbewerbsergebnissen anläßlich des Arbeiterjugendkongresses der DDR im Juni 1983 verliehen worden. Unterleutnant Leonid Butelin gab am 22. Juli 1941 sein Leben, als er mit seinem Jagdflugzeug im Gebiet Iwano-Frankowsk absichtlich einen faschistischen Bomber rammte. Zu den herausragenden Leistungen der Brigade gehört der Umbau von zwei Maschinen zum Reinigen und Isolieren, die für die Rohre mit einem Durchmesser von 1420 Millimetern hergestellt waren und nun auch für die Rohre mit einem Durchmesser von 1220 Millimetern verwendet werden können. Der ökonomische Nutzen betrug 120000 Rubel.

Eine der Brigaden, die sich dem Aufruf der »Butelins« rasch anschlossen, war das Kollektiv »Arkadi Gaidar«. Wie die Rechnung dieser Brigade aussieht, wurde für alle Kollektive im »Lipezker Trassenecho« demonstriert:

Für die 9 Brigademitglieder betrug die Januarleistung laut Plan und in Stunden ausgedrückt 1732,50, das sind je Person 192,5 Stunden. Letztere Zahl, angerechnet für das Brigademitglied Nr. 1 und verteilt auf die 9 Kollektivmitglieder, erhöht das Stundenkonto jedes einzelnen auf 213,88 Stunden. Daraus ergibt sich eine Arbeitsproduktivität von 111,11 Prozent gegenüber dem Plan. In der Praxis bedeutet das, durch die Nutzung aller effektivitätsbestimmenden Reserven von jedem einzelnen die für 213,88 Stunden Arbeit im Monat vorgesehenen Leistungen in 192,5 Stunden zu realisieren.

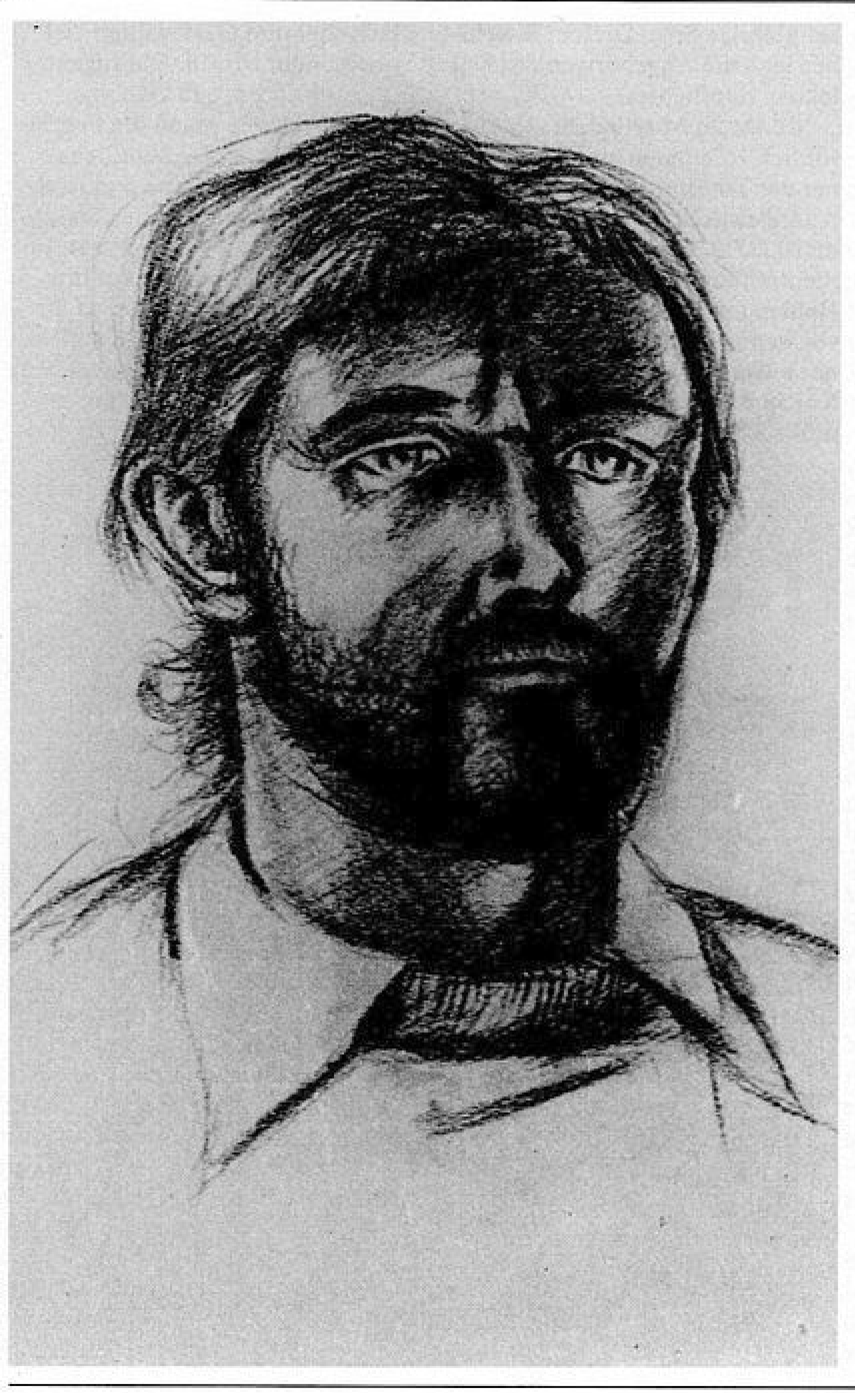
Soviel zur ökonomischen Seite dieses Kampfes um beziehungsweise mit dem Titel eines Helden der Sowjetunion. Doch darin erschöpft sich die Einbeziehung des

erwählten Vorbilds in das Brigadeleben nicht. Die Jugendlichen wollen mehr wissen. Sie befassen sich mit dem Leben und dem Kampf ihres Vorbilds, machen sich dessen Haltung zu eigen. Im Brigadebuch der »Gaidars« sind einige Seiten dem russisch-sowjetischen Autor der Jugendbücher »Die Schule des Lebens« und »Timur und sein Trupp« gewidmet, der 1918 als Vierzehnjähriger in den Bürgerkrieg zog und 1941 im Großen Vaterländischen Krieg fiel. In mancher Brigadeversammlung ist von ihm und seinem Leben, seiner Vorbildwirkung für die Jugend die Rede. Wenn es schwierige Probleme zu lösen oder zu besprechen gibt, sitzt er mit in der Runde, erinnert man sich seines Handelns und findet den Weg.

Im Bereich der Trassenversorgung arbeitet das Jugendkollektiv »Soja Kosmodemjanskaja«. Das Buch »Soja und Schura« aus der Trassenbibliothek war für die jungen Leute um Brigadier Rudolf Rösch erster Anstoß, sich mit der Heldin der Sowjetunion, Partisanin und Komsomolzin eingehender zu beschäftigen. Als am 13. September 1983 in Tambow anläßlich des 60. Geburtstags der im November 1941 von den Faschisten ermordeten Heldin ein Denkmal zur Erinnerung an sie eingeweiht wurde, hatte die Brigade mit den FDJ-Mitgliedern einen Ehrenplatz am Monument und durfte zuerst ein Blumengebinde niederlegen. »Der Sieg wird unser sein!« Mit diesen Worten auf den Lippen starb die achtzehnjährige Soja. Diesem Sieg haben sich die Angehörigen des Kollektivs verpflichtet.

Mit ihrem Mitglied Nr. 1 persönlich verbunden sind die Männer der Transportbrigade »Andrej Andrejewitsch Popow« in Perwomaiski. Zu ihrem ersten Zusammentreffen holte die Brigade den Helden der Sowjetunion, der bis vor wenigen Jahren noch als Rentner junge Maschinisten in einem Kolchos an der Trasse anlernte, ab. und zeigte ihm ihr Wohnlager. Gastgeber und Gast wollten viel voneinander wissen. Die Jugendlichen erfuhren, daß Genosse Popow im Krieg gegen die Faschisten an einem Tag 7 feindliche Panzer vernichtet hatte und nach dem Krieg Brigadier einer Traktoristenbrigade des Kolchos war. Ihr Ehrenmitglied künftig über ihre Taten zu unterrichten, ihn in ihr gesellschaftliches Leben einzubeziehen, haben sie fest versprochen. Für den über Siebzigjährigen ist es eine besondere Freude, zu erle-





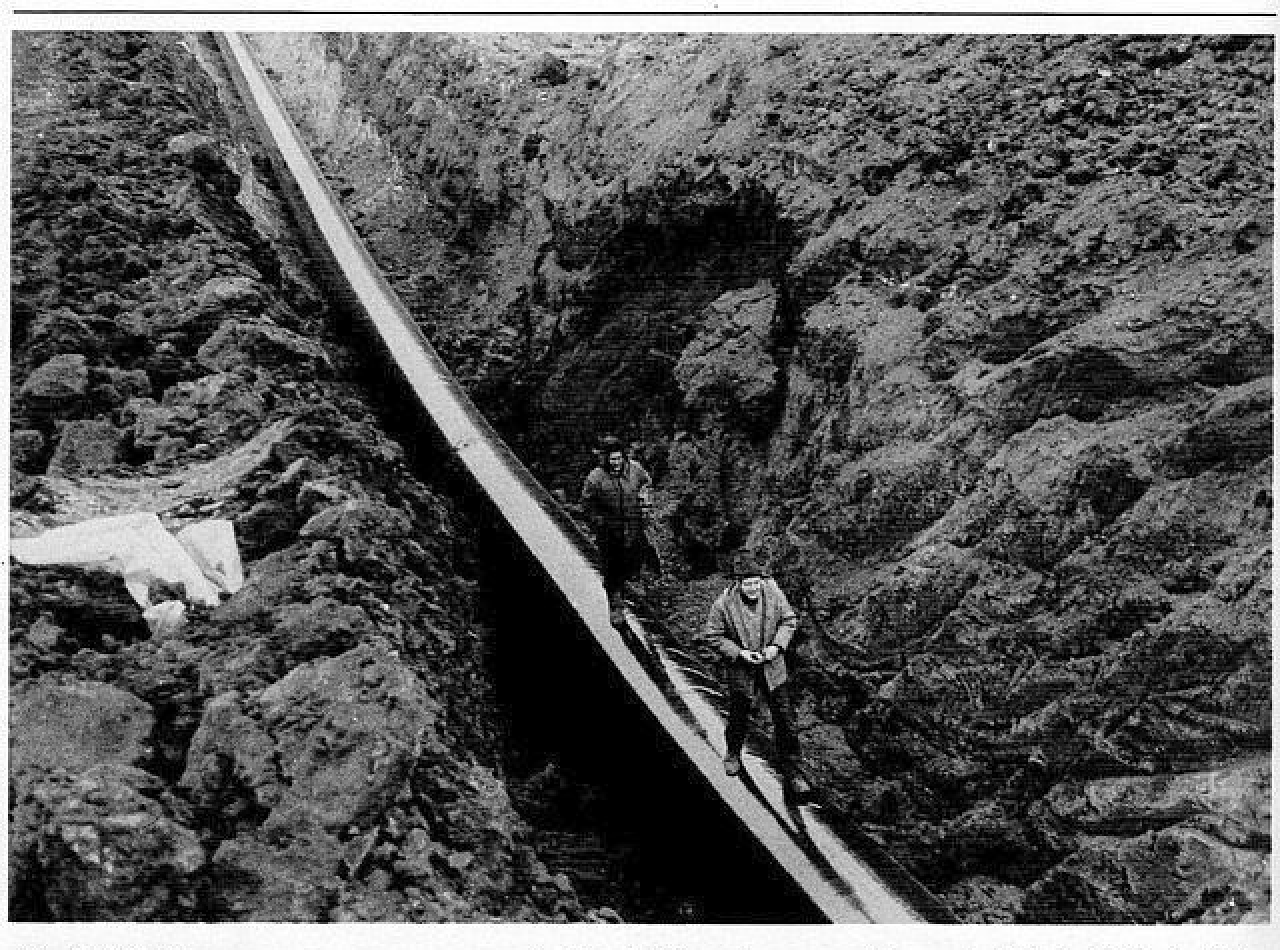
ben, wie ein Kollektiv aus dem Geburtsland von Karl Marx um seinen Namen und mit seinem Namen in seinem Sinn kämpft.

Die Jugendbrigade »Wladimir Komarow« aus Perwomaiski pflegt durch ihre Taten das Vermächtnis des sowjetischen Kosmonauten, der 1967 bei einem Testflug von Sojus 1 tragisch ums Leben kam. Die Freundschaftsgesellschaft Sowjetunion – DDR ermöglichte den FDJ-Mitgliedern ein Zusammentreffen mit der Witwe des Helden der Sowjetunion in Moskau. Von ihr erfuhren sie, wie Wladimir Komarow sein ganzes Leben lang lernte und studierte, jede freie Stunde über den Büchern zubrachte, sich gewissenhaft auf jeden seiner Einsätze vorbereitete, mit Leidenschaft Sprachen erlernte, Fußball und Basketball spielte. In seinem Sinn zu leben und zu handeln und für ihn mit zu arbeiten, dieses Versprechen gaben die »Komarows« Frau Komarowa.

Viele Namen von Helden der Sowjetunion wären noch zu nennen. So Sergej Iwanowitsch Gusew, dessen Tochter in Lipezk wohnt und enge Verbindungen mit der nach ihrem Vater benannten Baubrigade in Jefremow hält. Noch in den letzten Kriegstagen war Hauptmann Gusew im Kampf gegen die Faschisten gefallen, fest davon überzeugt, daß die Zukunft den Idealen der arbeitenden Menschen den Weg bahnt . . .

Klaus Taubert





Molchfahrer gesucht

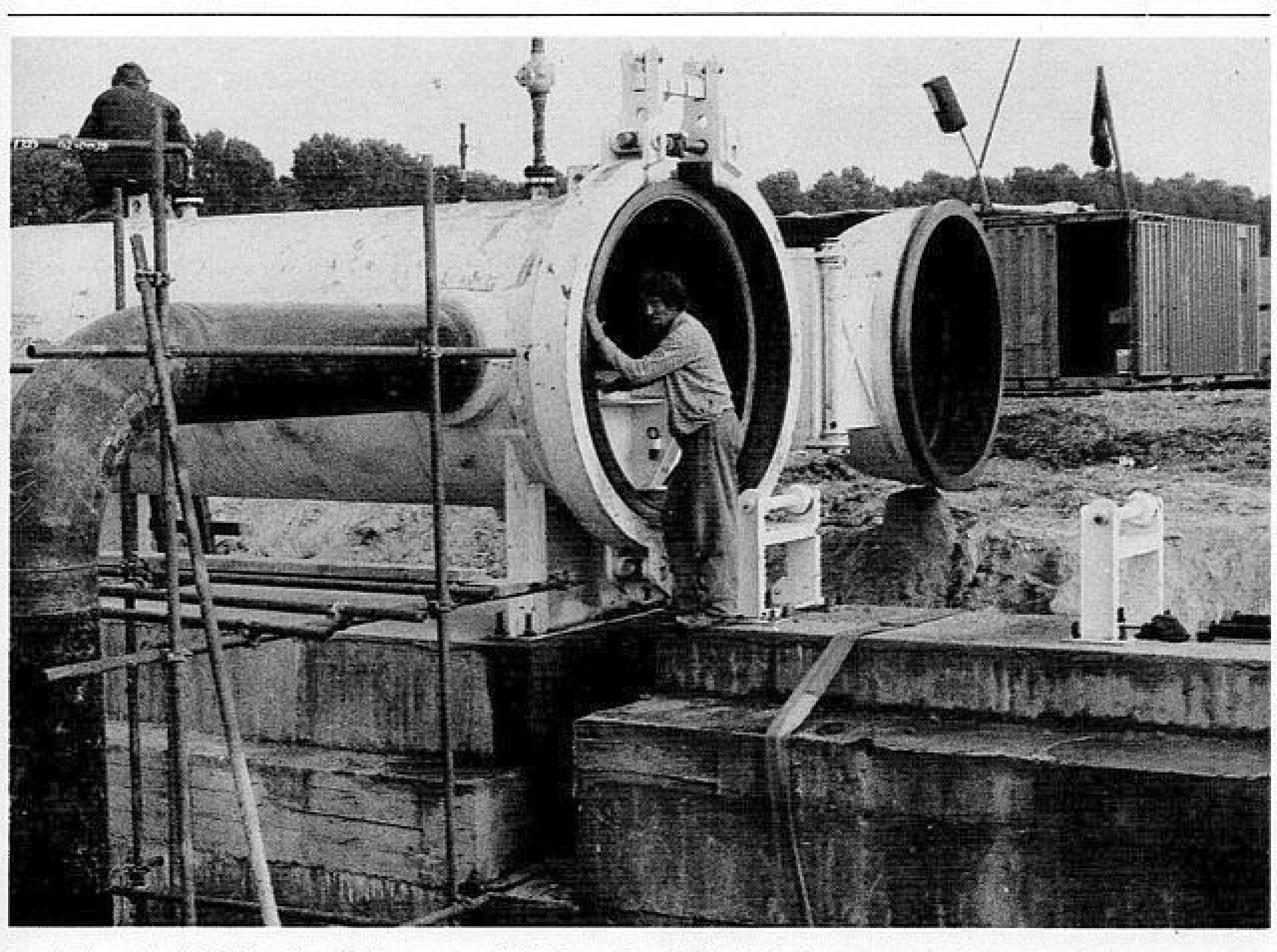
»Wir brauchen dringend Molchfahrer.«

»Molchfahrer?« Trassenneulinge sperren die Ohren auf, überprüfen im stillen, ob sie gute Nerven haben und Spitzenverdiener sein möchten.

»Da bedarf's ganzer Kerle«, meint ein Älterer, die Umstehenden blicken ernst drein, harren gespannt der Entscheidung des Neuen, während der Sprecher weiter erklärt, es dürfe dem Molchfahrer nichts ausmachen, in einem Stahlzylinder eingezwängt, über 100 Kilometer – bis zur nächsten Verdichterstation – durch das Rohr zu jagen. Und wie gesagt, höchstbezahlte Torpedofahrten!

Bevor der Neuling skeptisch wird, prusten die anderen schon los. So ist das immer.

Molchfahrer gibt es natürlich nicht, doch Molche und Molchstationen sind Bestandteile der Erdgasleitung. Sie erfüllen eine überaus nützliche Aufgabe – sie dienen der Reinigung des Rohres. Ein Molch ist ein zylindrischer, außen mit Bürsten besetzter Hohlkörper (in dem angeblich der Molchfahrer sitzen soll), der, getrieben vom Druck des Gases, durch die Leitung »fegt« und Fremdkörper mitnimmt. Der Weg durch die ganze Pipeline wäre aber doch etwas zu weit, deshalb gibt es in der Nähe jeder Verdich-



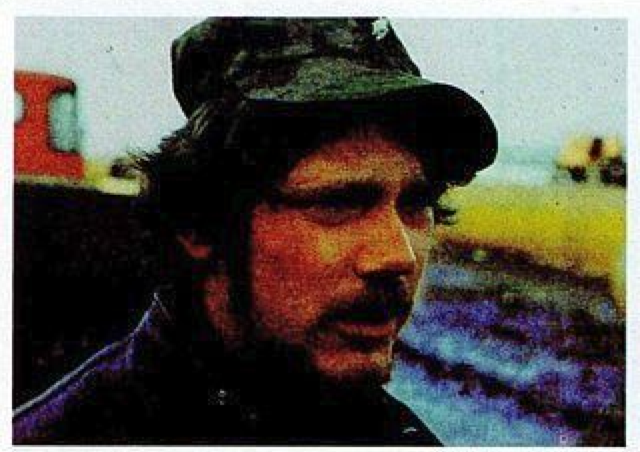
terstation eine Molchstation. Diese besteht aus einem Eingabe- und einem Ausgabeteil, die aus der Erde herausragen. Der Molch wird mit einem Kran in die Eingabekammer gehievt. Nachdem diese geschlossen und unter Druck gesetzt ist, rast er durch die Leitung bis zur Ausgabekammer an der nächsten Station.

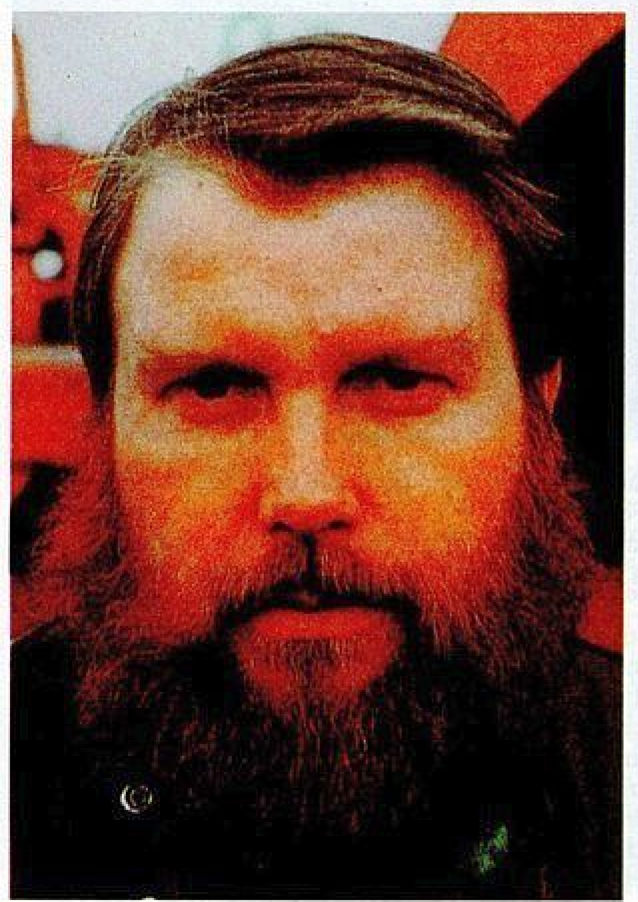
Bei einer mit Wasser ausgeführten »Erstmolchung« an der Verdichterstation Wolowez flog der Hohlkörper anschließend noch etwa 100 Meter durch die Luft, begleitet von einer Fontäne aus Dreck, Schleifspänen und anderen Verunreinigungen, wie zwei alten Autoreifen.

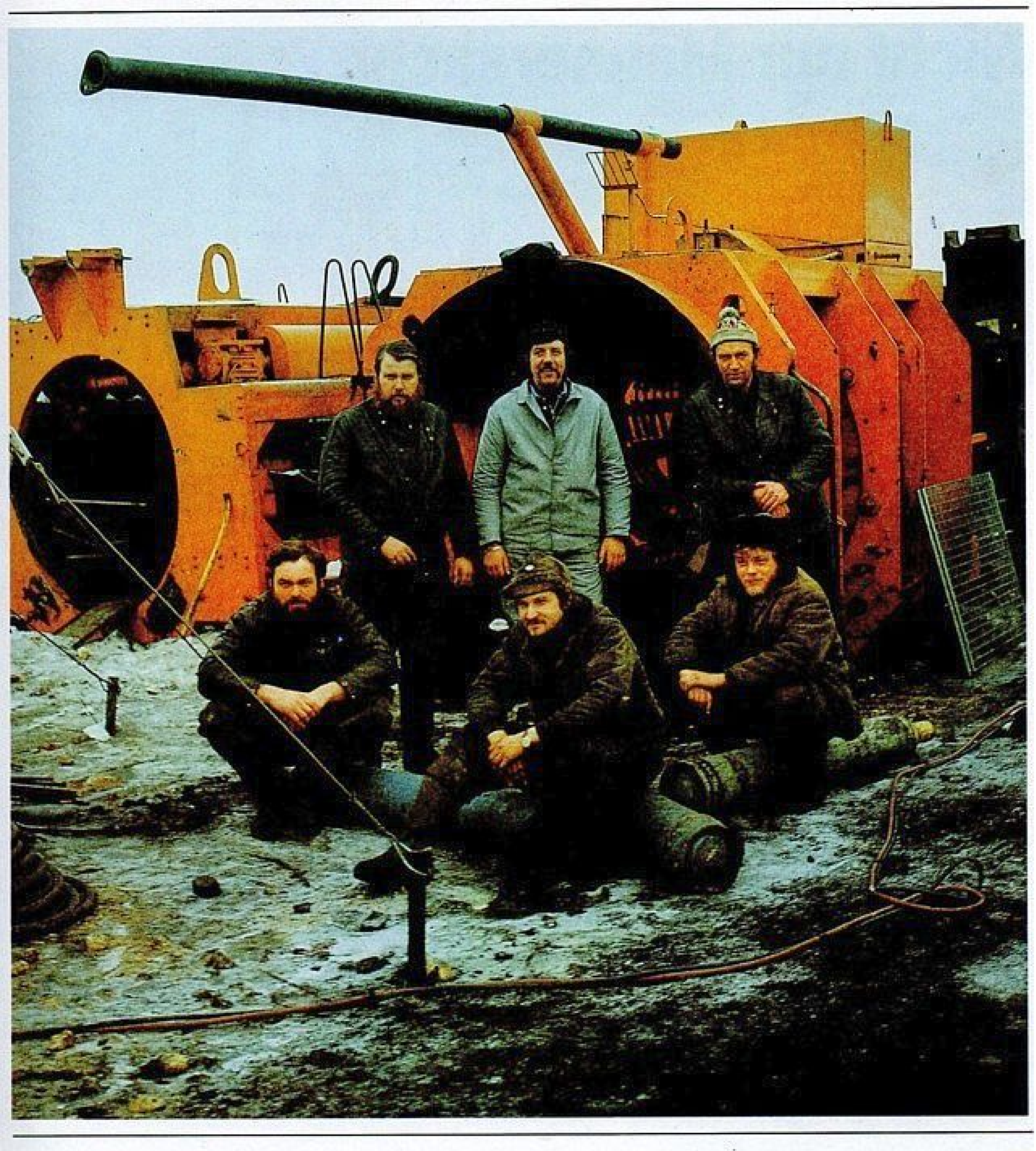
Die Erdgasleitung hat etwa alle halben Jahre eine Grundreinigung nötig. Damit diese Art von Reinigung klappt, müssen Bogen und Hähne das Durchsausen des Zylinders gestatten.

Ein Molchfahrer ganz besonderer Art hatte sich auf einer in den Karpaten gelegenen sowjetischen Baustelle in das Rohr verirrt – ein Bär. Da er nicht wenden konnte, mußte er mehrere Kilometer bis zur nächsten Öffnung »tanzen«.

Frank Mader





Nicht nur Männersache

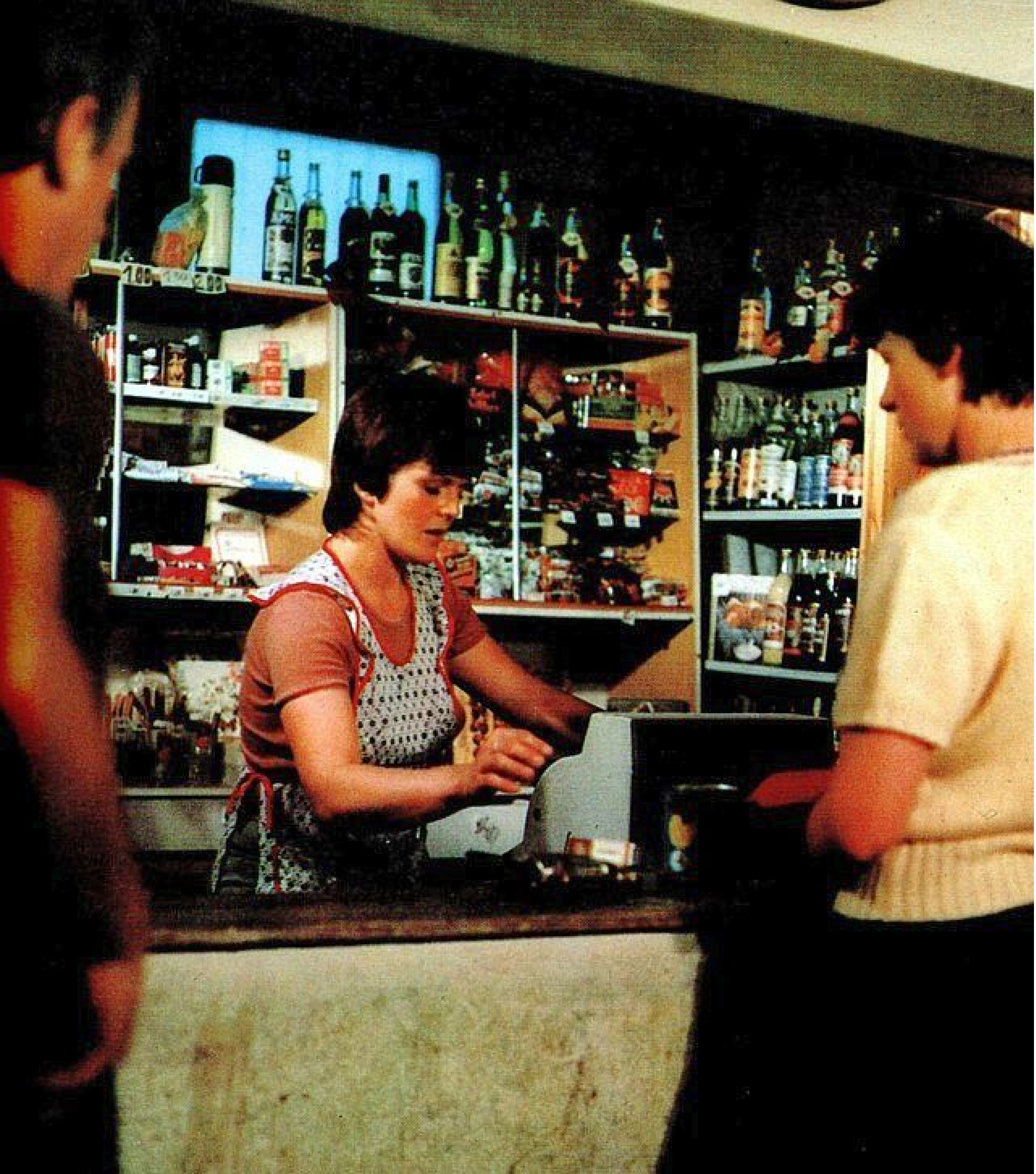
Viel wird berichtet und geredet über die Jungs an der Erdgasleitung. Kleine Heldengesänge werden angestimmt, oft unter kräftiger Mitwirkung der männlichen Trassenerbauer selbst. Seltsam ruhig ist es hingegen um die Mädchen, deren zeitweiliger Arbeitsplatz irgendwo zwischen Ushgorod und Lipezk liegt. In den zahlreichen Reportagen vom Ort des Geschehens hört man wenig über sie, zu wenig.

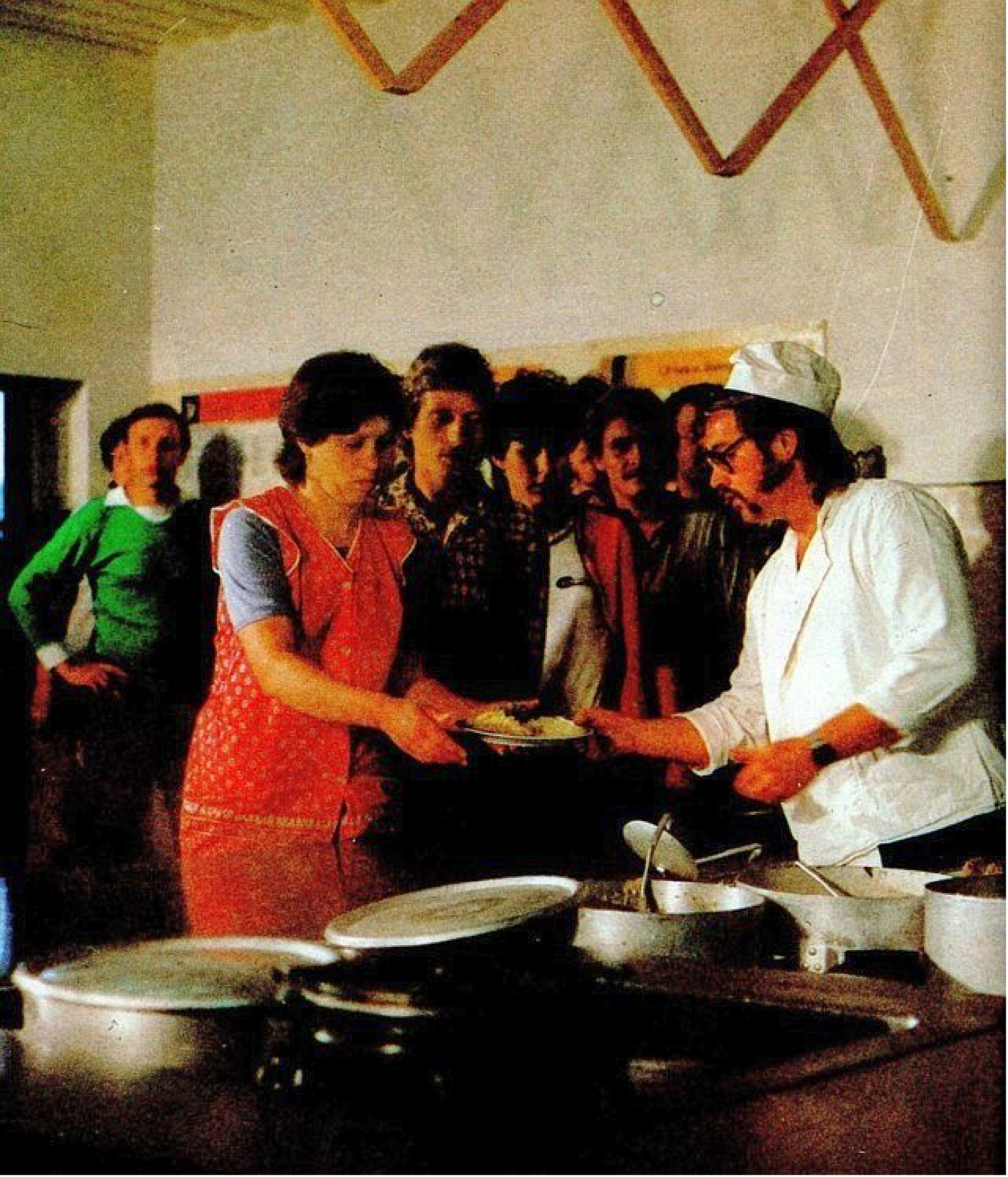
An der Trasse ist das anders. Dort sind die Mädchen das Thema eins. Sicher auch deshalb, weil es so wenige gibt. Bei einer Trassendisko stehen – bildlich gesprochen – 24 stramme Männerwaden nach einem einzigen Paar schlanker Mädchenbeine Schlange. Das ist der statistische Durchschnitt, manchmal sind weibliche Wesen noch seltener im Revier.

Die Mädchen als Thema eins – wie überall also? Nicht ganz. Hier kommt noch etwas anderes hinzu. Man kann sprechen, mit wem man will: Die jungen Männer an der Erdgasleitung ziehen den Hut vor den Mädchen. Daß sie hier arbeiten, fern der Heimat und unter extremen Bedingungen, oft sehr schwer arbeiten, hat ihnen die uneingeschränkte Hochachtung der männlichen Kollegen eingetragen. Man weiß ja schließlich, daß hier nur ganze Kerle bestehen. Und dann als Mädchen!

Was hat sie eigentlich bewogen, an die Trasse zu gehen? Die Aussicht, andere Leute kennenzulernen, neue Freunde zu finden, vielleicht sogar einen Mann? Auch das mag mitunter eine Rolle gespielt haben, die Auswahl an jungen Männern ist jedenfalls groß, und es sind die schlechtesten nicht, die hier arbeiten. Aber allein auf so vage Erwartungen hin ist kein Mädchen auf die Großbaustelle gekommen. Viele reagierten sogar sauer, wenn man ihnen derartige Absichten nachsagte. Die einundzwanzigjährige Monika Elz zum Beispiel, eine Röntgenassistentin aus Dessau. Es ärgerte sie, als man ihr beim Einstellungsgespräch aufmunternd auf die Schulter klopfte: »Ledig? Na, warte nur, du kriegst auch einen ab!« Dabei war es gerade die monatelange Trennung von ihrem Freund, die ihr den Entschluß schwer machte, an die Trasse zu gehen. Ihre Mutter und eine Cousine, die in der Sowjetunion studiert hatte, rieten ihr zu. »Da dachte ich: Guckst dir mal was anderes an, neue Arbeit und ein neues Land. Man wird nicht dümmer davon.« Ihre Kolleginnen ließen sie ungern ziehen, malten auch schwarze Bilder von den katastrophalen Lebensbedingungen auf Großbaustellen, bereiteten ihr dann aber eine sehr schöne Abschiedsfeier, von der Monika heute noch schwärmt.

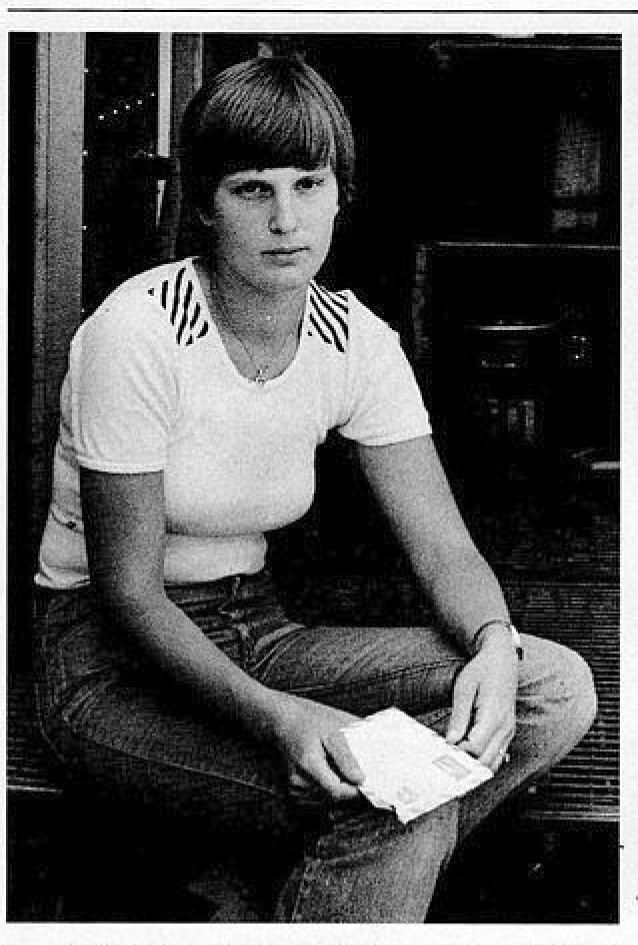
Monika Elz bereut ihren Entschluß nicht. Sie hat sich ein neues Fach erschlossen, die zerstörungsfreie Werkstoffprüfung. Statt Dessauer Knochenbrüche sind jetzt ukrainische Schweißnähte ihr Metier. Jede Naht wird mit Gammastrahlen auf Schwach-









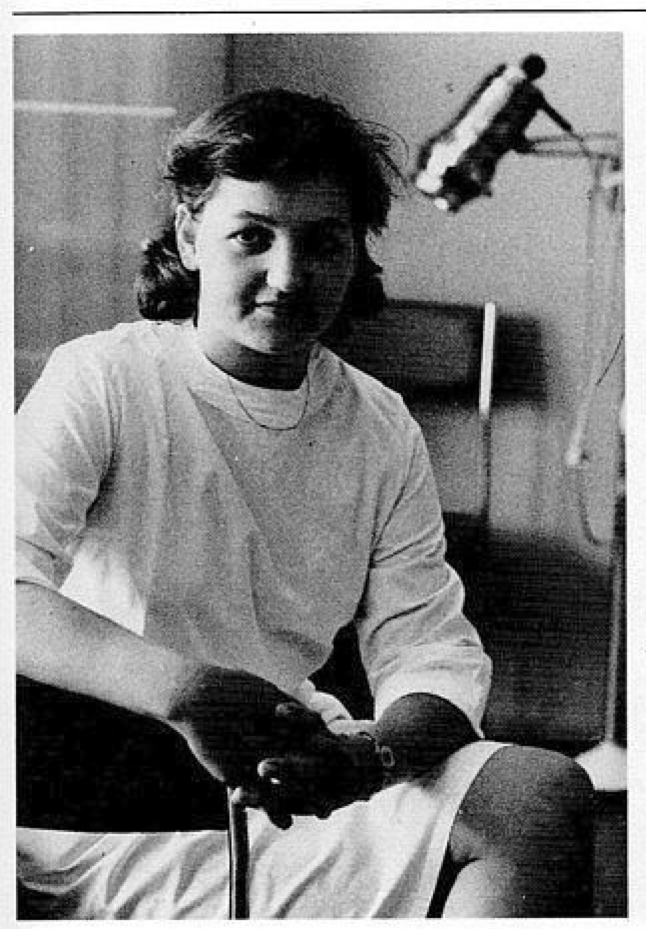




stellen durchleuchtet. 600 Filme gehen manchen Tag durch Monikas Dunkelkammer, ein hartes Programm. »Meine Erwartungen in puncto Unterbringung, Verpflegung und kulturelles Angebot sind weit übertroffen worden«, sagt Monika Elz. Und sie sieht einen weiteren Gewinn für sich: »Zu Hause bei meiner Mutter war ich die Jüngste. Alle Probleme wurden mir abgenommen. Hier muß ich mit allem allein fertig werden, das hat mich selbständiger gemacht.« Daß es auch Stunden gibt, wo sie das Heimweh packt, leugnet sie nicht, besonders wenn ein Brief von ihrem Freund eintrifft, der inzwischen für sie beide eine Wohnung ausbaut. Wenn sie zurückkommt – das gibt ein Fest!

*

Gabi Hasenkrug hat ihren Mann gleich mitgebracht. Er arbeitet hier als Raupenfahrer, sie ist für das leibliche Wohl einer Schweißerbrigade zuständig. Sie sei gern unter Leuten, erklärt sie, vor allem unter jungen, brauche Leben um sich herum, das habe sie gereizt. Und ein bißchen Geld verdienen wolle sie hier auch. Leicht verdient es sich nicht, das muß gesagt sein. Entsteht ein neues Wohnlager, dann gleicht die Küche zunächst mehr einer Feldküche. Gabi Hasenkrug hat manches Mädchen weinen gesehen, wenn sie bei Schneesturm oder bitterem Frost rund um die Uhr für Essen sorgen mußten.





Die Köchin aus dem Braunkohlenkombinat Deuben ist jetzt Chefin einer Stolowaja, das klingt vornehmer als Küchenwagen. Eine Stunde, bevor ihre Schweißer aufstehen, kümmert sie sich schon um deren Verpflegung. Als Frühaufsteher erwischt sie in der Küche öfter mal einen besonders guten Happen, denn es bereitet ihr Freude, ihrer Truppe eine Extrawurst zu braten. (Wurst ist damit allerdings nicht gemeint.)

Gabi macht fast alles möglich. Sie kocht dem einen Kakao, dem anderen Kräutertee, dem dritten Malzkaffee, ganz nach Wunsch. Auch einen Pudding für den Meister, bitte schön. 12 Stunden lang wirbelt sie in ihrer engen und im Sommer zusätzlich aufgeheizten Kombüse. Eine Pause ist selten drin. Da in Schichten gegessen wird, bleibt ihre Stolowaja kaum einmal leer. Und der Appetit ist groß. Für das Rührei zum Abendbrot muß sie sage und schreibe 120 Eier in die Pfanne hauen. Die Männer werden verwöhnt, so scheint es. Doch mitunter blafft Gabi auch mal einen an, verschafft sich Respekt. An Resolutheit fehlt es ihr keineswegs. »Ein bißchen Kultur muß schon sein«, verlangt sie. Ihre Schweißer haben das begriffen. Sie fühlen sich wohl in der gepflegten Stolowaja, helfen Gabi beim großen Abwasch und stellen auch mal wortlos frische Wiesenblumen auf den Tisch. Ob sie für die Verschönerung des Küchenwagens gedacht sind oder als

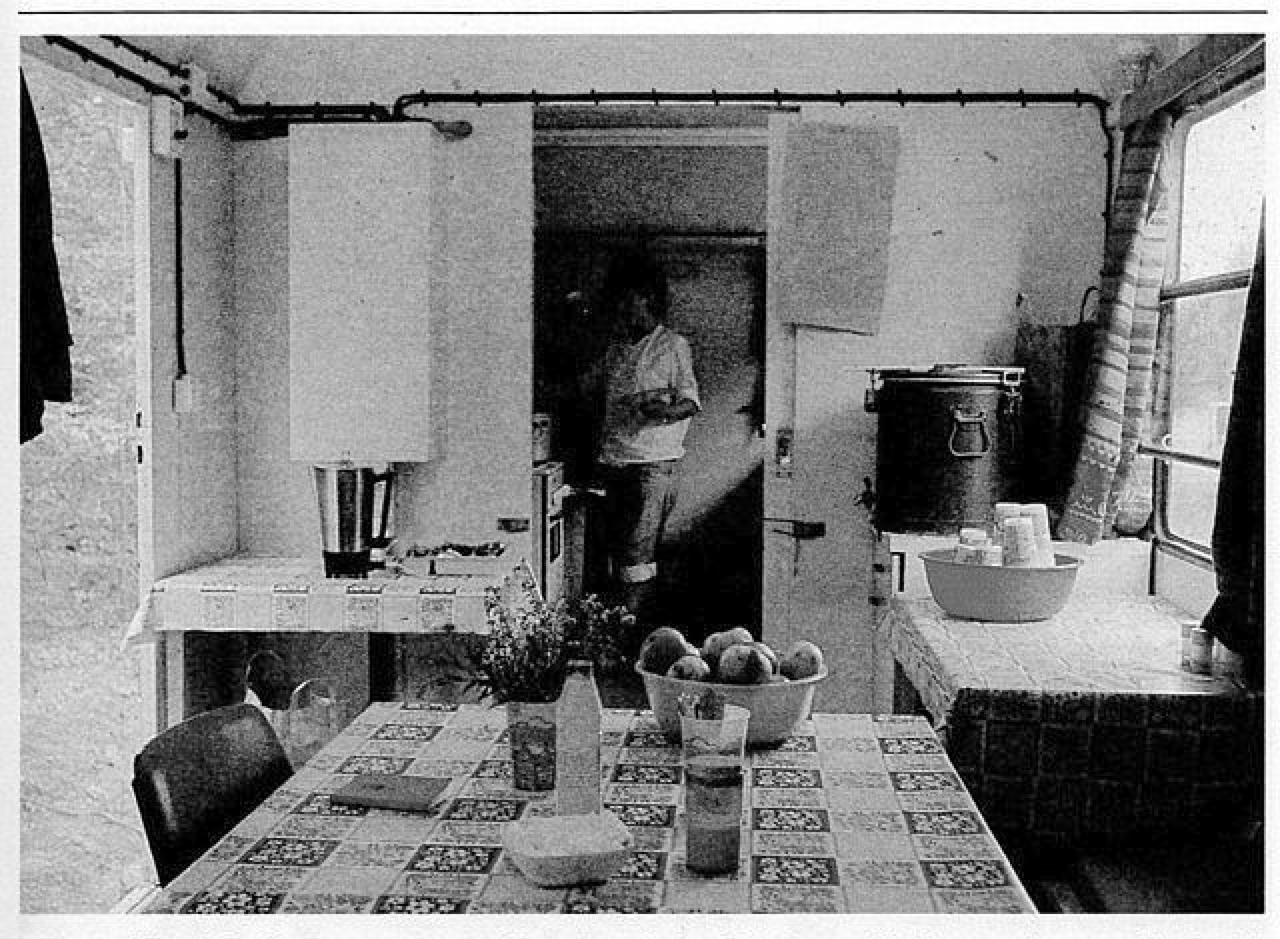


Aufmerksamkeit für die nimmermüde Köchin – wer weiß?

*

Die Krankenschwester Petra Standfuß gehört zu denen, die kaum einmal die Erdgasleitung zu Gesicht bekommen. Aber sie weiß trotzdem, daß die Arbeit draußen auf den Baustellen kein Zuckerlecken ist. Sie hat ihre eigenen Indizien dafür: »Wir erleben das jedesmal: Wenn einer auf unsere Krankenstation eingeliefert wird, schläft er binnen fünf Minuten fest ein und ist unter zwölf Stunden kaum wach zu kriegen.«

Gemessen an den Anforderungen »draußen«, scheint ihr der eigene Dienst nicht der Erwähnung wert. Obwohl auf der Station jeden Tag, die Wochenenden und die Nächte eingeschlossen, Betrieb ist. Zwei Krankenschwestern teilen sich den anstrengenden 24-Stunden-Dienst. Und man darf nicht denken, daß in den Abend- und Nachtstunden Ruhe herrscht. Viele kommen erst spätabends ins Lager zurück und brauchen eine Behandlung. Schwester Petra, zu Hause in Röbel Anästhesieschwester auf der Intensivstation, war gewohnt, nur nach ärztlicher Anweisung zu arbeiten. Hier muß sie viele Wehwehchen selber verarzten. Der Kontakt zu den Patienten ist zwangsläufig enger. Es passiert, daß sich einer mit einem Glas Wein für die wirksame Spritze bedankt oder mit einer Flasche Sekt aufkreuzt, weil er durch ein Tele-



gramm erfuhr, daß er Vater geworden ist.

Oft hat sie freilich auch mit Patienten zu tun, die weder einen Arzt noch ein Medikament brauchen. Sie kommen mit lächerlichen Abschürfungen oder können auch gar nichts vorweisen. Petra Standfuß weiß ihr Herumdrucksen zu deuten: »Da hat einer einen ›Moralischen‹, macht sich, weit weg von zu Hause, Gedanken um seine Familie oder seine Freundin. Das ist normal, vor allem kurz vor oder auch nach dem Urlaub. Da muß man einfach mal eine halbe Stunde zuhören, das hilft.« Ein bißchen Psychologie gehört dazu, Schwester Petra als Klagemauer – das nimmt sie auf sich, ohne zu klagen.

*

»Minoli« ist vielen ein Begriff, doch nur wenige kennen ihren richtigen Namen: Marion Waack. Sie war Tankwart in Gera und mußte mächtig kämpfen, um an die Trasse zu kommen. Ihr Betrieb wollte sie nicht hergeben. Da ist sie kurz entschlossen nach Berlin gefahren und hat sich beim Generaldirektor von Minol angemeldet, mit Erfolg, wie man sieht.

Das Mädchen ist ein absoluter Technikfan. Zu Hause hatte sie schon Mähdrescher gesteuert, hier ging es ihr um noch größere Sachen. Aber es gab Hürden. Man wollte sie nicht heranlassen an den K 700, den 300-PS-Riesen, der ihr auf Anhieb ins Auge stach. Auch

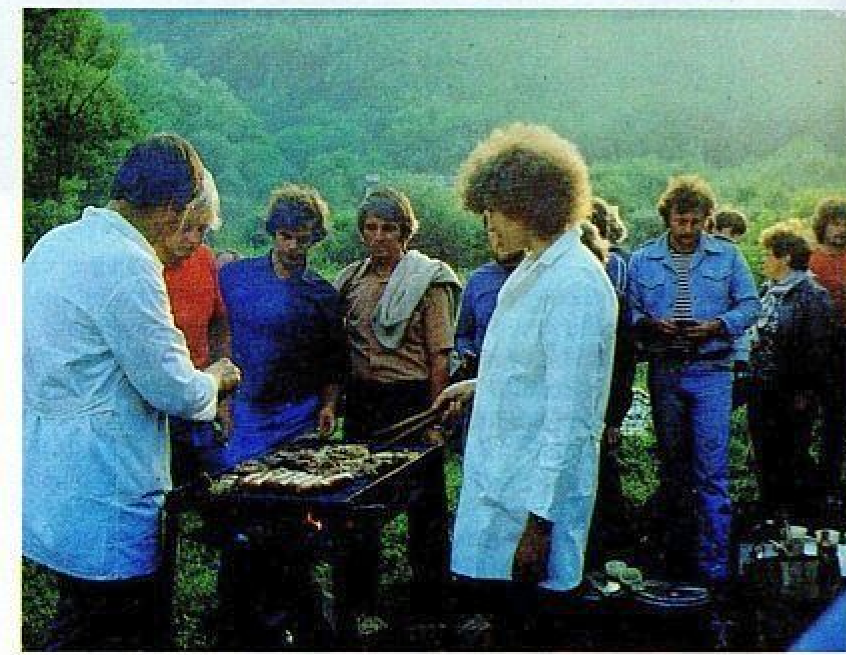
der Arzt hatte Bedenken. Aber Minoli kämpfte. Es gibt für Frauen eine K-700-Lizenz auf Zeit. Das ließ sie nicht ruhen. Inzwischen beherrscht sie die 16 Gänge ihres Kasi und auch die 41 Schmiernippel, die sie regelmäßig mit der Fettpresse versorgt. Ihr Hund Biene, ein Findelkind, ist immer dabei.

Am Steuer gilt Marion als die Ruhe selber. Lässig reitet sie auf ihrem mächtigen Gerät mit Tankanhänger durchs Gelände, obwohl ihr manchmal doch ein bißchen mulmig ist. Besonders auf Hängen mit starker Neigung kann der Tankhänger schnell mal umkippen.

Was aber, wenn ihre Kasi-Lizenz abläuft? Marion Waack ist darum nicht bange. Man will schon gesehen haben, wie sie mit einem Schwerlasttransporter durch die Bystriza gejagt ist. Der hat über 500 PS! »Solche Technik kriegt man eben nur hier unter die Finger«, sagt sie. Und wenn irgendwann mal wieder so ein Unternehmen wie die Trasse gestartet werden sollte – Minoli wird dabeisein, das ist so gut wie sicher.

Jürgen Nowak







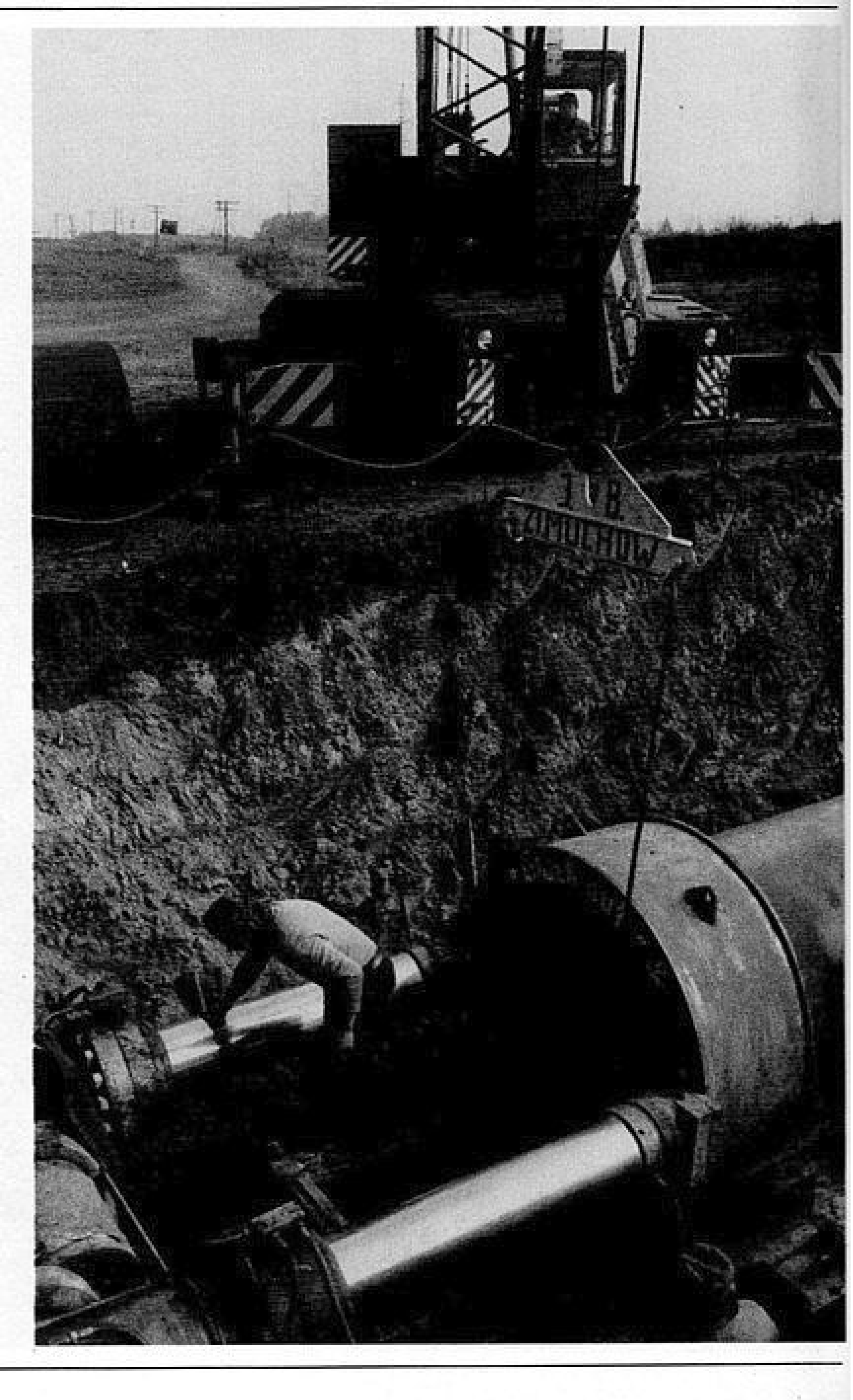
Maulwürfe

Die Kunst, ein Jahrhundertbauwerk zu vollbringen, besteht im Grunde darin, es so zu tun, daß kaum einer etwas davon bemerkt. Flüsse zum Beispiel kann man nicht aufhalten oder umlenken, nur weil eine Trasse gebaut werden muß. Wenn man Glück hat, reicht ein Düker, um einen Flußlauf zu queren, das heißt, das Rohr wird in den Flußgrund eingebaggert. Natürlich funktioniert das nur bei sandigem Untergrund wie im Fall des Dnepr.

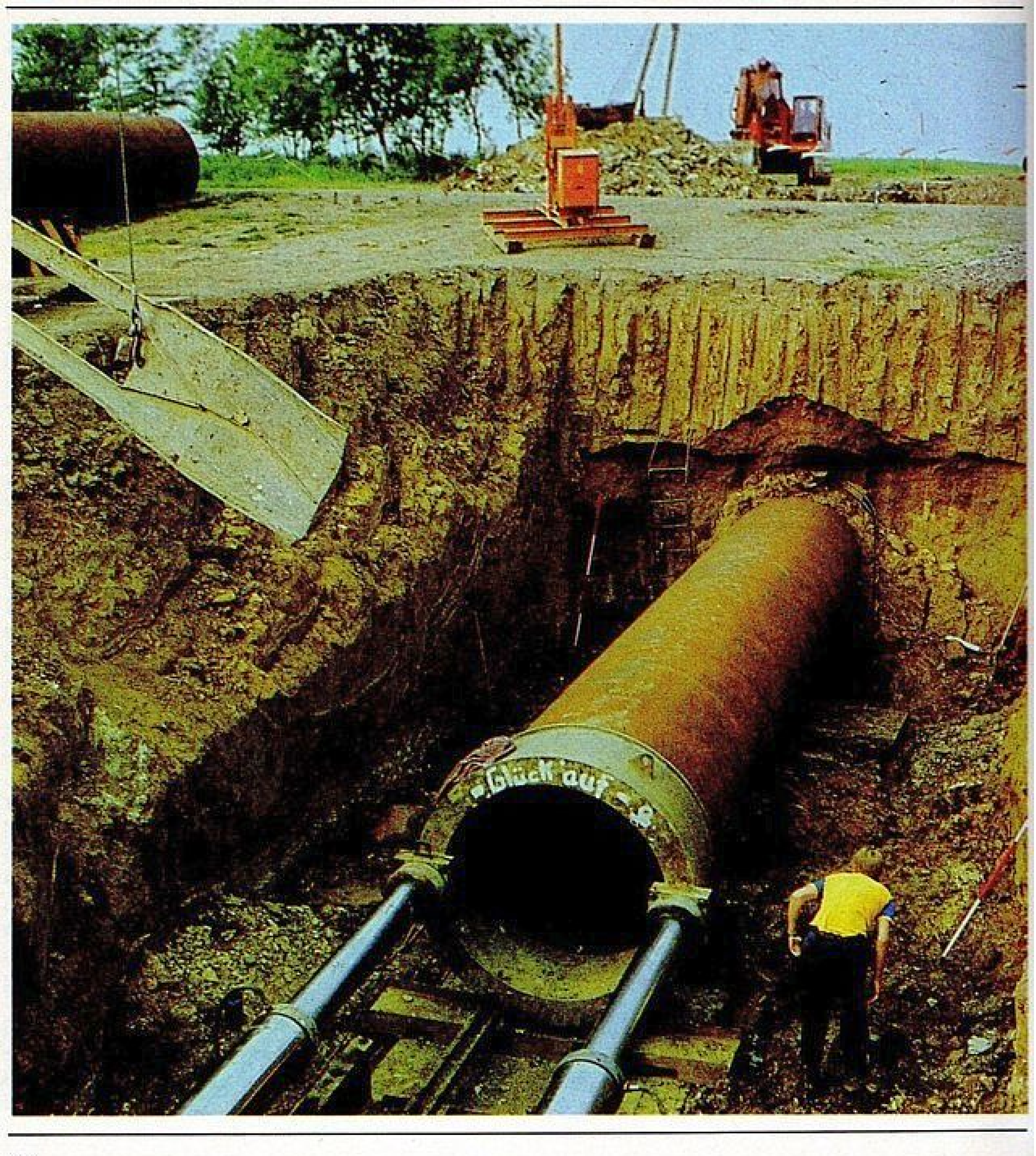
Ganz anders beim Dnestr. Dort machte felsiger Untergrund einen Düker unmöglich. In solchen Fällen bleibt nichts weiter übrig, als eine Rohrbrücke zu errichten. Ohne daß dafür der Schiffsverkehr unterbrochen werden dürfte! Keine leichte Aufgabe, und diejenigen, die dabei waren, werden diese Tage ihr Leben lang nicht vergessen.

Häufiger müssen die Maulwürfe ran, die Durchörterer. Immer dann, wenn eine Eisenbahnlinie oder eine Straße der Trasse im Weg ist. Damit auch hier der Verkehr weiterlaufen kann, wählt man die Methode der Durchörterung. Das ist eine Art bergmännische Arbeit, und so läßt sich denn auch das »Glück auf!« an der Spezialmaschinerie der Jugendbrigade nicht übersehen.

Zunächst einmal gilt es, ein großes Loch zu baggern, in dem anschließend eine mächtige Hydraulik verankert wird. Die schiebt nun Stück für Stück ein Schutzrohr




Glück auf


Glück auf



unter der Straße oder der Eisenbahn hindurch. Aus dem Rohr werden immer wieder Sand und Gestein herausgeholt, bis endlich der Durchbruch geschafft ist.

Das Schutzrohr hat einen etwas größeren Durchmesser als das eigentliche Gasrohr. So bleibt dann zum Schluß nur noch, dieses starre, tonnenschwere Rohr in das größere einzufädeln. Mit Handschuhen einen Faden durch ein enges Nadelöhr zu bekommen ist dagegen ein Kinderspiel. Von der Präzision dieser Arbeiten hängt viel für das Tempo des Trassenbaus ab. Weit über fünfzigmal mußten die Maulwürfe bis jetzt ran.

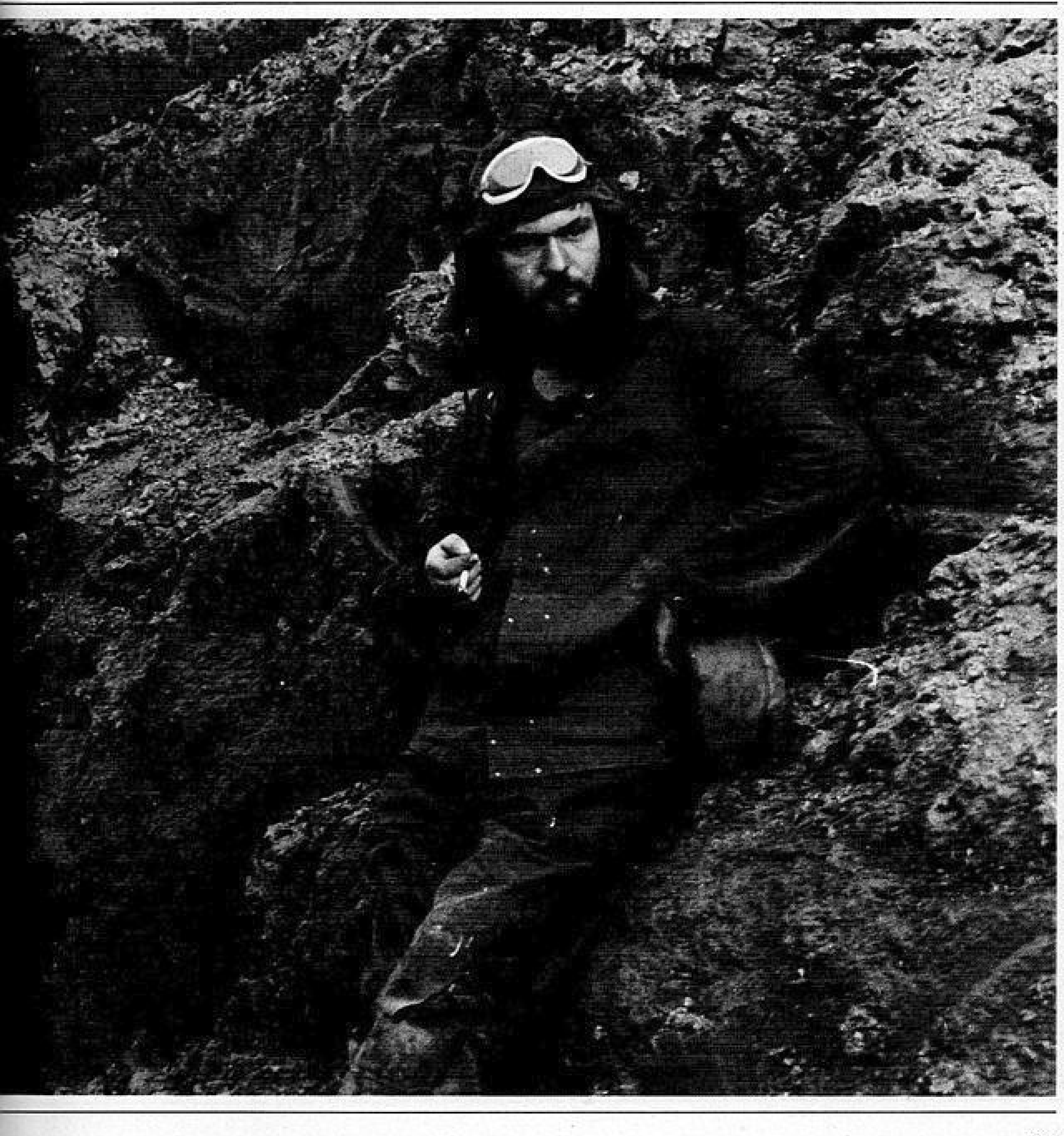
Thomas Bencard

Neugier

in bunten illustrierten stehen
verwegne helden bis zum halse
in der norm
und reißen sich
mit schwerer technik manchmal raus
und hoch
uns hier
von unseren sesseln
wenn wir die geschichten
frei haus geliefert bekommen
vom post- und fern-
meldewesen
wenn wir sehen lesen hören
von dem riesending da
müßte man mal
direkt
hin-
schauen

Gerald Lehmann





Eine Art, den Regen zu beschreiben

das kennt man doch:
ungebetne gäste gehen nicht so
unverhofft wie sie kommen
wühlen sie allen dreck auf
legen dich rein

und da liegst du drin
bei der überkopfnaht
läuft's dir naßkalt den rücken runter
nichts mit wetterfest
die kreideinschrift TRASSENMASS
verwischt am rohrsegment
als die naht schon längst gezogen
tanzen deine klammen finger in der sauna
über der dampfenden teetasse
im takt der klopfenden tropfen
bis das wohnwagenfenster beschlägt

Gerald Lehmann





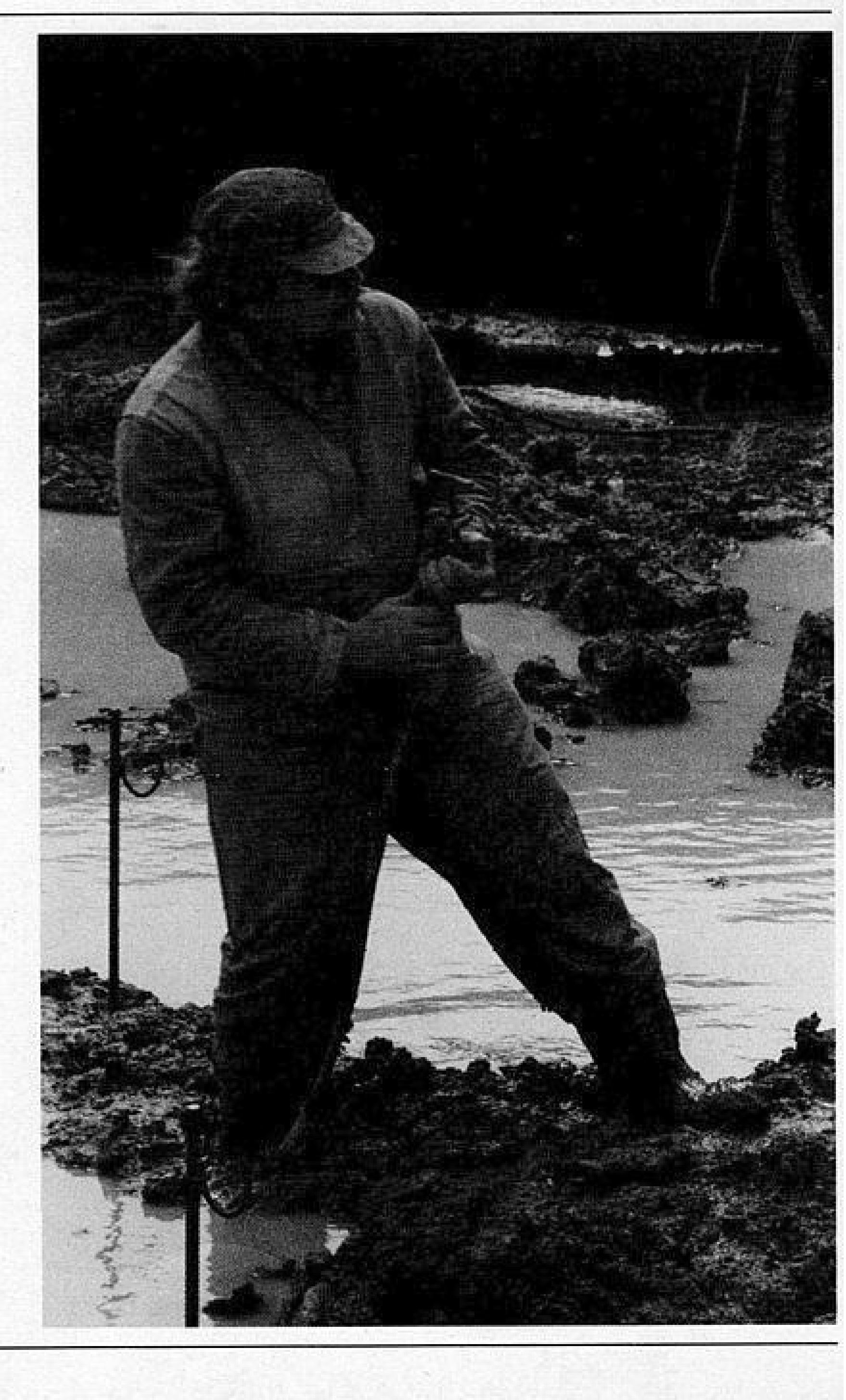




Schweißarbeit

Dasitzen,
Tee trinken,
den Schweiß wischen und –
wieder den Griff packen,
die Brille zurechtrücken,
schreiben mit Weißglut auf
Stahlrohren,
Nahtzeile um Nahtzeile –
gediegen vorm Röntgenauge,
beständig bei Hochdruck,
also solid.

Dietmar Beetz





Kampfgefährten

»Das war's!« ist der wohl am häufigsten gebrauchte Ausdruck von Alfred Wagner, der den Trassenbau am Linearen Teil von Jelez nach Serpuchow leitet, eine Strecke von insgesamt immerhin fast 300 Kilometern, also durch die halbe DDR. Wenn er sein »Das war's!« ausspricht, kann man nur als Eingeweihter auf Anhieb heraushören, ob diese abschließende Bemerkung einem positiven oder einem negativen Vorgang gilt. Es sei denn, er setzt ein »Sauber!« hinzu, eindeutig eine Äußerung seiner Zufriedenheit.

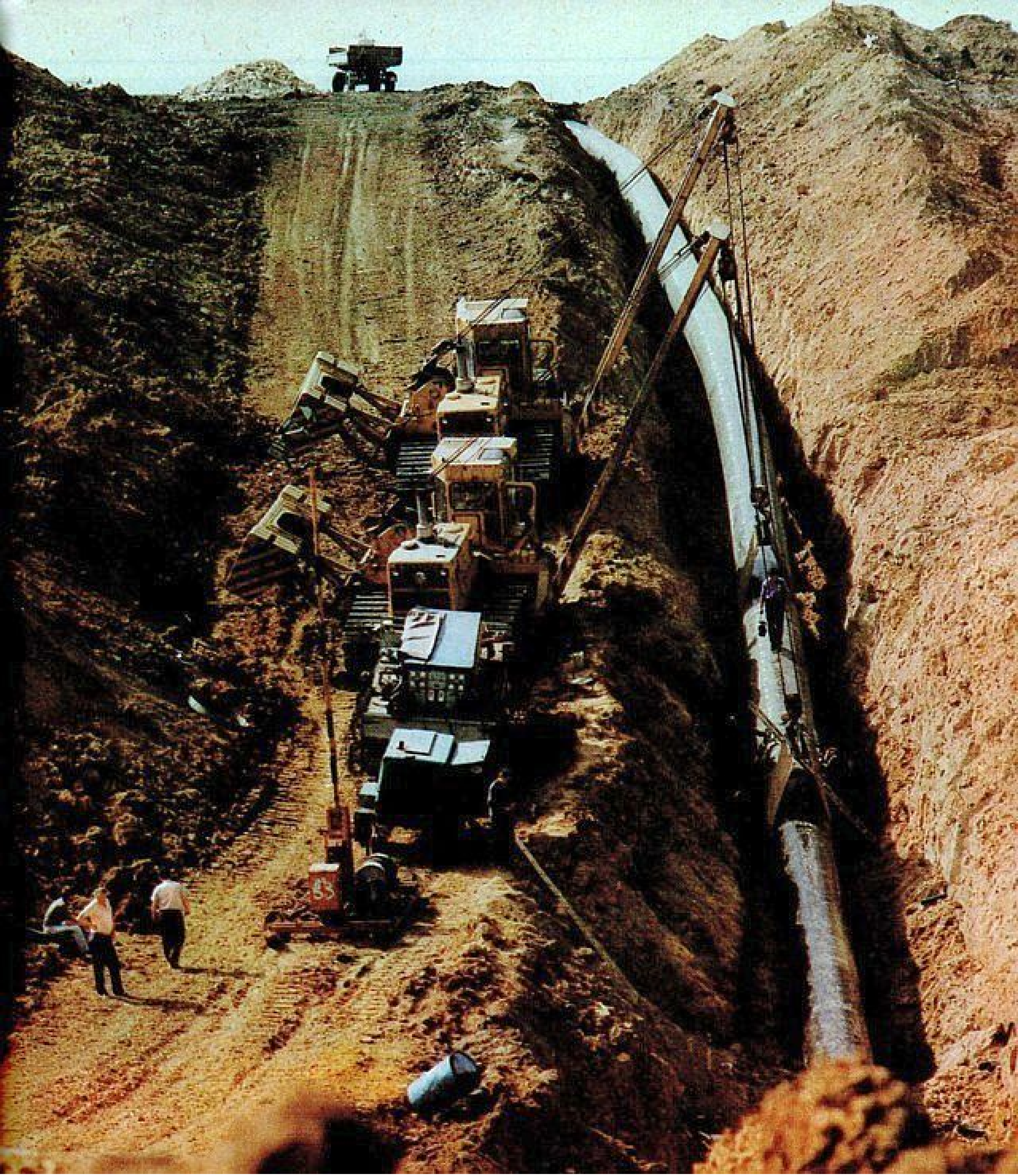
Einer, der diese feinen Unterschiede noch am ehesten zu erkennen vermag, ist Adolf Deutschländer, seines Zeichens FDJ-Sekretär am Linearen Teil. Man kann ihn und den Genossen Wagner fast zu jeder Tageszeit zusammen sehen, sei es am frühen Morgen oder auch spätnachts. Die FDJ sitzt bei jeder wichtigen Entscheidung mit am Tisch. Nicht, daß das immer ganz leicht oder gar von selbst ginge, beileibe nicht. Alfred und Adolf sind Kampfgefährten im besten Sinn des Wortes.

Hin und wieder, wenn etwas besonders gut lief, tituliert der Direktor den FDJ-Sekretär Doktor. Mit Recht, denn Adolf Deutschländer ist promovierter Geographielehrer. Er macht daraus kein Geheimnis, aber die wenigsten an der Trasse wissen es. Die Trassenerbauer schätzen ihn als einen tatkräftigen FDJ-Sekretär, der kein Blatt vor den Mund nimmt, wenn ihn etwas ärgert. Dafür kann aber auch jeder mit seiner Unterstützung rechnen, der eine Idee hat, wie man an der Trasse schneller vorankommt. Kommunistische Erziehung – in der Arbeit des FDJ-Sekretärs an der Trasse wird sie in vielfacher Form erlebbar.

Adolf Deutschländer hat jede Woche sein Pensum an Fahrten zu den verschiedenen Standorten am Linearen Teil. Der stämmige junge Mann mit dem klugen, offenen Gesicht und den verschmitzten Augen sucht das Gespräch mit den Jugendbrigaden vor Ort. Auch deshalb wird sein Schreibtisch niemals leer, und Adolf fährt sich des öfteren in gespielter Verzweiflung mit den Händen durch das schwarze Haar. Aber man weiß, auf ihn ist Verlaß, wenn er etwas zusagt, dann klappt es!

Erste und wichtigste Aufgabe: die Initiativen der Jugendbrigaden unterstützen, alles tun, damit die Rote-Sterne-Objekte vorfristig erfüllt werden – eben die Bewährung junger Arbeiter organisieren. Auch an Auszeichnungen gilt es zu denken: Vorbildliche Arbeit wird anerkannt, so lautet der Grundsatz. Freundschaftsfeste sind zu organisieren, die Verbundenheit mit dem Komsomol gehört untrennbar zur Trasse. Die Freizeit darf nicht vergessen werden, Trassenerbauer wollen in den wenigen freien Stunden etwas vom Bruderland sehen. Tausenderlei Dinge muß ein FDJ-Sekretär im Kopf haben ...

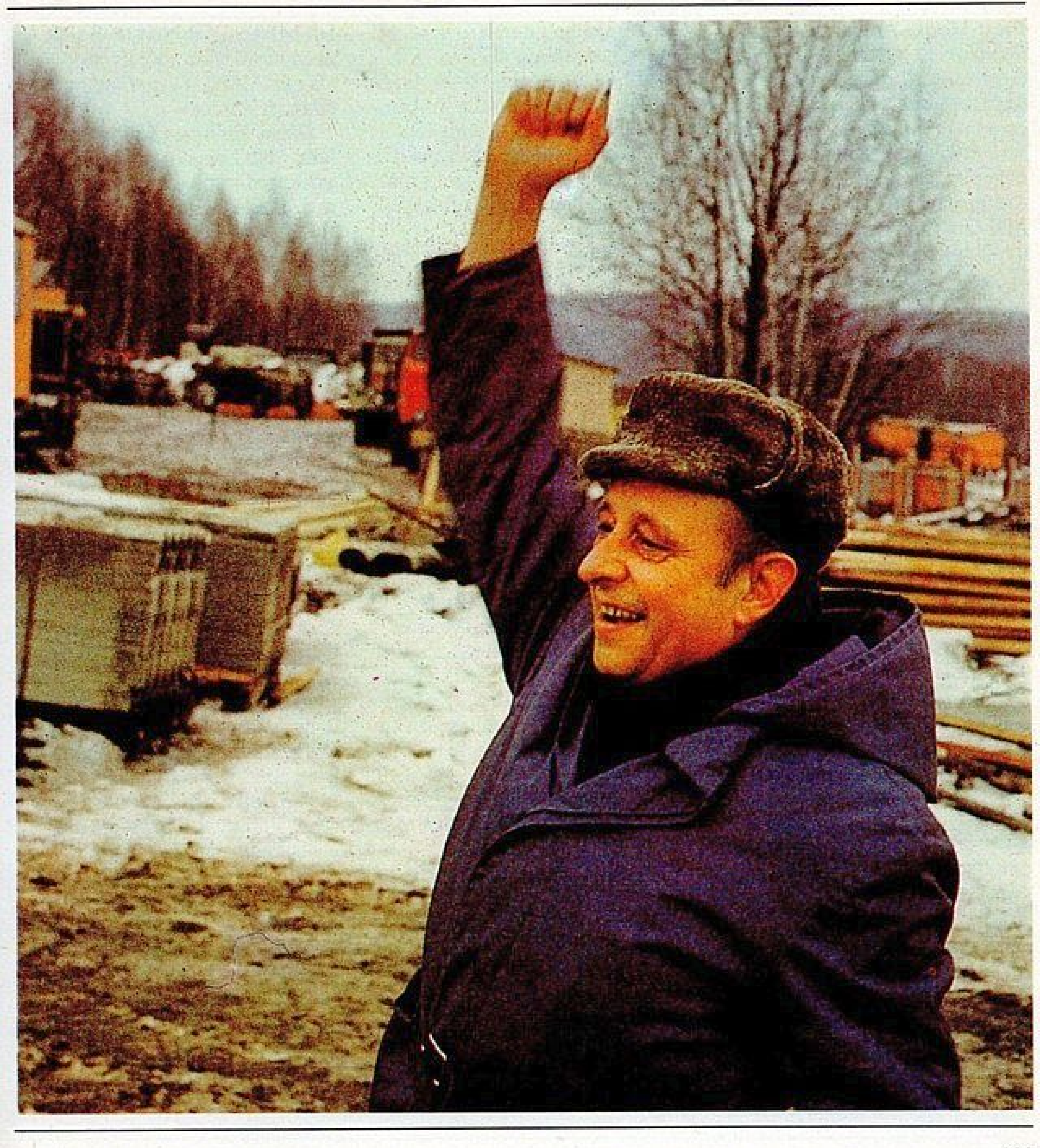
Erfahrungen hat Adolf Deutschländer schon vor Jahren an der



»Du hast das Zeug dazu, Pawluscha, ein guter Kämpfer für die Arbeitersache zu werden. Bist nur noch sehr jung und hast sehr unklare Vorstellungen vom Klassenkampf. Ich werde dir schon den richtigen Weg zeigen, Pawluscha, weil ich weiß, daß aus dir etwas werden wird. Duckmäuser und solche, die sich einschmeicheln, kann ich nicht leiden. Jetzt ist auf dem ganzen Erdball ein Feuer ausgebrochen. Die Sklaven haben sich erhoben, und mit dem alten Leben wird Schluß gemacht. Aber dazu braucht man tapfere Kerle, keine Muttersöhnchen, sondern Leute von echtem Schrot und Korn, die sich nicht vor dem Kampf wie die Schaben vor dem Licht in einen Winkel verkriechen, sondern die kräftig und unbarmherzig dreinschlagen.«

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«





Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald als Sekretär der FDJ-Grundorganisation gesammelt. In der Stadt am Bodden leben übrigens auch seine Frau und seine beiden Töchter Daniela und Jana, die er leider viel zu selten sieht. Später wurde Adolf Sekretär der FDJ-Grundorganisation beim Bau der Norderdgastrasse in der DDR. Eine neue Bewährungssituation. Und jetzt in der UdSSR. Sein Direktor kann ihm hier vor allem Leitungserfahrungen vermitteln.

Der Direktor am Linearen Teil ist nämlich kein heuriger Hase. Jahrgang 1930, hat er praktisch auf allen Ebenen der Kohle- und Energiewirtschaft Staub gewischt. Dem Erdgastrassenbau der DDR hat er seinen Stempel aufgedrückt. 1969 wurde er Werkdirektor des VEB Ferngasleitungsbau in der DDR. Damals durchbrach das von ihm geleitete Kollektiv eine Schallmauer: International üblich war, daß man von der ersten Probebohrung über das Fündigwerden, das Bauen einer Erdgasleitung und das Organisieren der Anwendung über den Daumen 48 Monate einkalkulierte. Die DDR-Ferngasleitungserbauer, ein junges Kollektiv, schafften es in nur 10 Monaten! Eine internationale Spitzenleistung!

Diese Leistung beruhte nicht zuletzt darauf, daß sie damals den 24-Stunden-Arbeitsrhythmus einführten, durchaus nicht die Regel im Ferngasleitungsbau. Viele Schwierigkeiten sprechen dagegen. Man denke nur an die Gefahr, sich beim Zurechtfinden in der Dunkelheit durch unvorsichtiges Hantieren mit der Schweißelektrode die Augen zu verblitzen. Inzwischen ist es für die Trassenerbauer aus der DDR eine Selbstverständlichkeit, in zwei Schichten, jeweils von sechs bis sechs, rund um die Uhr zu arbeiten.

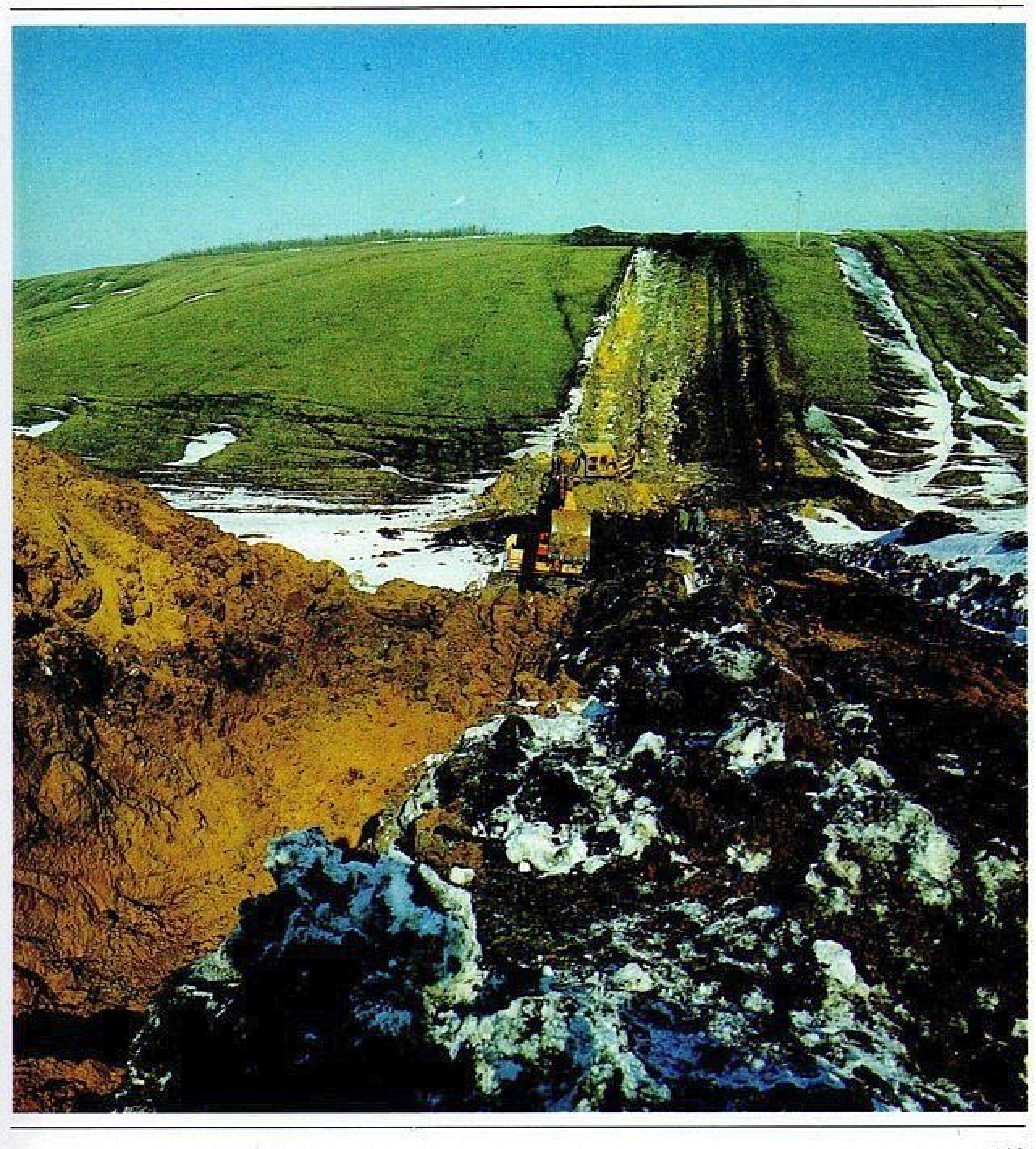
Der Mann, der das maßgeblich mit durchsetzte, ist Alfred Wagner, an der Trasse vielleicht auch deshalb unter dem Namen Don Cravallo bekannt. Er kennt die Geschichte dieses Spitznamens natürlich besser. Ursprünglich rührt er daher, daß Wagner als ganz junger Ingenieur, damals noch im Tagebau, durch eine sehr zierliche Gestalt auffiel, und dann war da noch seine Vorliebe für griechische und lateinische Verse. Das trug ihm den Namen Don Alfredo ein. Später wandelte der sich nach und nach in Don Cravallo um, weil unter den weiträumigen Verhältnissen im Tagebau seine kräftig ausgebildeten Stimmorgane nicht zu überhören waren.

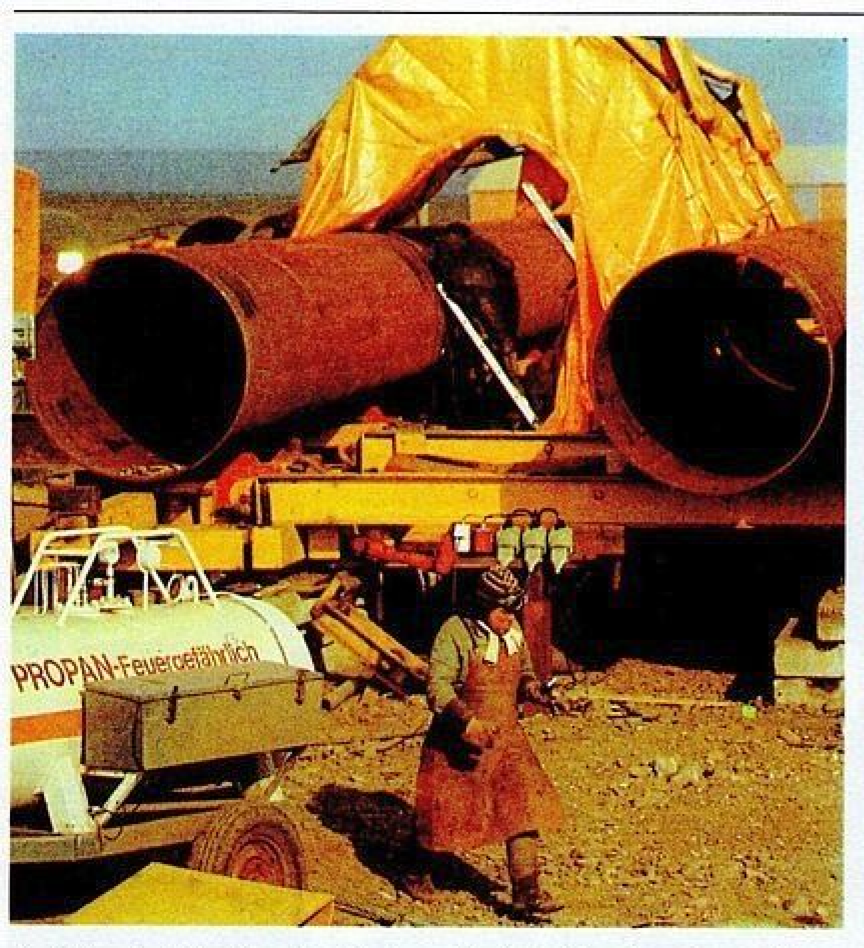
Und auf eine Baustelle wie diese paßt der Name Don Cravallo gewiß. Alfred Wagner jedenfalls nimmt ihn keinem übel und registriert bei einer Körpergröße von nur 1,71 Metern gern die Autorität, die er verrät. Zumal das »Don Cravallo« nicht etwa besagt, daß der Direktor eine Vorliebe für Krawall hegen würde oder seine Meinung nur schreiend durchsetzen könnte. Nein, durchaus nicht. Er findet es eher lustig, wenn Kollegen und Freunde ihn mit einem solchen beziehungsreichen Attribut belegen, dahinter muß sich doch das Gefühl verbergen: »Wenn Alfred Wagner kommt, dann ist was los!«

Dieser Eindruck trügt keinesfalls. Sein Leben lang muß dort, wo Alfred war, etwas los gewesen sein. Der Arbeitersohn hat den Hang zum Bergbau wahrscheinlich schon von seinem Großvater, einem Bergmann, geerbt. Aus einem kleinen Dorf bei Zwickau stammend, machte er nach dem Krieg sein Abitur und wurde Bergbaubeflissener, eine Art Vorpraktikum in der Grube vor dem Studium, das 1950 in Freiberg begann.

Alfred Wagner rechnet es sich als großes Glück an, in seinem Leben stets hervorragenden Leiterpersönlichkeiten begegnet zu sein. In Freiberg studierte er unter anderem bei Nationalpreisträger Prof. Rammler, der zusammen mit dem Ingenieur Bilkenroth ein bis heute angewendetes Verfahren zur Erzeugung von Braunkohlenhochtemperaturkoks entwickelte. Solche Männer prägen den Werdegang eines Jugendlichen, und Alfred Wagner sieht in ihnen auch seine Vorbilder für seine Tätigkeit als Direktor im Trassenbau.

Nach dem Studium begann für ihn ein allmählicher, aber sicherer Aufstieg: »Ich habe nie eine Stufenleiter ausgelassen, habe die ganze Tippeltappeltour gemacht.« Jugendbrigadier und Jungaktivist, Steiger und Reviersteiger in der Steinkohle, danach Leitungsfunktionen in der Braunkohle, im Tagebau, in der Brikettfabrik und in





der Schwelerei, in leitenden Funktionen am Aufbau des Gaskombinats Schwarze Pumpe beteiligt, das später mehr und mehr seinen beruflichen Weg beeinflussen sollte. Die Liste ist zu umfangreich, um hier alle Betriebs- und Werkdirektorenposten aufzuzählen, bis dann schließlich der Ferngasleitungsbau kam.

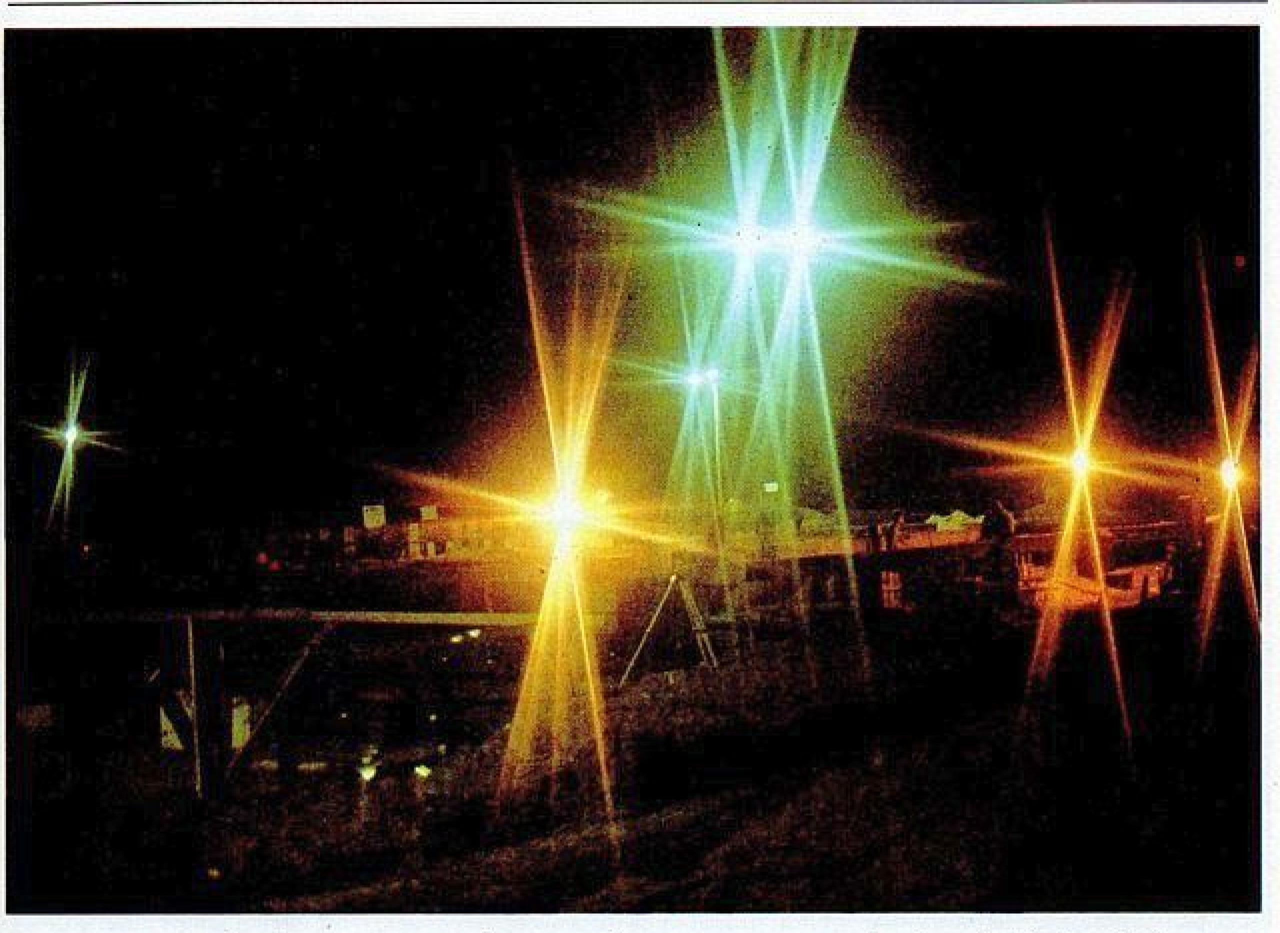
Alfred Wagner hält vor allem eine Erfahrung aus diesen langen und erfolgreichen Jahren für wesentlich: »Ich hatte viele erfahrene Arbeiterkader mit großer politischer und Menschenkenntnis als Leiter. Von Funktion zu Funktion habe ich dazugelernt, eins wächst organisch aus dem anderen. Und da ich als junger Mensch erlebt habe, wie ich gefordert und gefördert worden bin, ist das für mich auch an diesem Jugendobjekt der Maßstab. Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß man im Alter von Mitte Zwanzig bei hinreichendem Vertrauen und guter Aufsicht, spürbarer oder auch nicht sichtbarer, eigenständig arbeiten und mit dreißig Technischer Direktor sein kann, ohne als Jüngling verschrien zu werden.« Das ist die Basis der Zusammenarbeit mit dem FDJ-Sekretär Adolf Deutschländer.

Parallel zur beruflichen Entwicklung Alfred Wagners verlief auch die politische, zunächst in der FDJ als Studiengruppenleiter an der Hochschule und als FDJ-Sekretär im Schacht, später in der Partei. Seine beiden Söhne, Zwillinge, die erst geboren wurden, als er bereits 34 Jahre alt war, haben ihm ebenfalls den Kontakt zur Jugend erhalten. Sie leisten derzeit ihren Ehrendienst bei der Nationalen Volksarmee und haben sich länger verpflichtet.

Der Direktor ist kontaktfreudig und beileibe kein patriarchalischer Typ. Er fordert ehrliche Meinungen heraus, hält auch mit seiner eigenen nicht hinterm Berg. Er schätzt an Adolf Deutschländer, daß der Auseinandersetzungen nicht scheut. Ihm sind Typen zuwider, die mit den Händen an der Hosennaht stets den Entscheidungen des Chefs beipflichten und erst hinterher, wenn etwas nicht richtig läuft, klug reden.

So weiß Adolf, daß er mit der Unterstützung des Direktors rechnen kann. Dafür verläßt Alfred sich darauf, daß der FDJ-Sekretär in schwierigen Situationen, wenn ein besonderer Einsatz erforderlich ist, die Hilfe der Jugendbrigaden organisiert. Beide haben einander bisher nicht enttäuscht.

Erstmals an der Drushba-Trasse hat Alfred Wagner einen so gro-



ßen Anteil gezielt für diese komplizierte Aufgabe ausgewählter Jugendlicher in seinem Arbeitskollektiv. Noch nie aber habe er auch eine solche Konzentration fleißig und hart arbeitender junger Leute erlebt. »Diese Erfahrung ist für mich täglich eine Bereicherung.«

Selbstverständlich duzt er jeden und hält es für ebenso richtig, daß jeder ihn mit du anspricht. »Das fördert die Manieren, macht verläßlicher, und außerdem ist es viel schwieriger, sich etwas Ungehöriges herauszunehmen, wenn man offen und kameradschaftlich du zueinander sagt«, erklärt er seine Erfahrung.

Geradezu als eine persönliche Niederlage empfindet er es, wenn einer der Trassenerbauer mit einer roten Karte wegen einer ernstlichen Verfehlung nach Hause geschickt werden muß. Natürlich gibt es Fälle, da ist kein anderer Weg möglich. Wenn einer die Normen verletzt, indem er Schlägereien anzettelt, hat das auch im Bergbau die fristlose Entlassung zur Folge, so einer ist nicht tragbar.

»Wenn wir einem das Trassenmandat aberkennen, ihn in Unehren entlassen, das ist ein sehr schwerwiegender Schritt. Wir müssen uns dann fragen, ob wir nicht selbst Fehler oder Versäumnisse bei seiner Erziehung begangen haben«, erklärt Alfred Wagner. Er hält viel davon, das Leben junger Leute zu beeinflussen, in richtige Bahnen zu steuern. Da

war zum Beispiel die Sache mit Dietmar Liebmann. Als Direktor hatte er ihn zur Aufnahme eines Studiums in Freiberg überredet, nachdem er bemerkte, wie gut sich der junge Brigadier entwickelte. Während der Vorbereitungszeit aber hatte er ihn nicht genügend von Aufgaben entlastet, so daß schließlich der gesamte Studienbeginn gefährdet war. Da er daran selbst nicht schuldlos war, ging Alfred Wagner zu dem Rektor der Bergakademie, einem alten Bekannten, und schilderte ihm in aller Offenheit den Fall.

So wurde das Spiel denn schließlich neu gemischt, und Dietmar Liebmann erhielt die Erlaubnis, noch einmal von vorn anzufangen. Nun aber zeigte er sich stur und wollte nicht mehr studieren. Don Cravallo allerdings läßt sich nicht so einfach abwimmeln. Er arrangierte eine Aussprache zu Hause bei seinem Schützling im Beisein von dessen Ehefrau, die Alfred Wagners Vorschlag unterstützte. Ein nicht ganz neuer und nicht ganz fairer, aber dafür um so wirksamerer Trick eines erfahrenen Leiters: Heute ist Dietmar Liebmann Diplomingenieur und dazu ein erfolgreicher Leiter. »Das war's!«

Man könnte meinen, der Direktor fühle sich als Erfolgsmensch. Er sieht das anders und versucht seine Haltung auch seinen Mitarbeitern einzuprägen. Nach seiner Erfahrung setzt sich Erfolg fast immer zu weit mehr als 50 Prozent aus vielen kleinen Mißerfolgen zusammen. Diese durchzustehen, dafür braucht man Geduld und Durchhaltevermögen. Alfred Wagner hat sich die Härte antrainiert, auch den Mißerfolg zu ertragen und nicht daran kaputtzugehen.

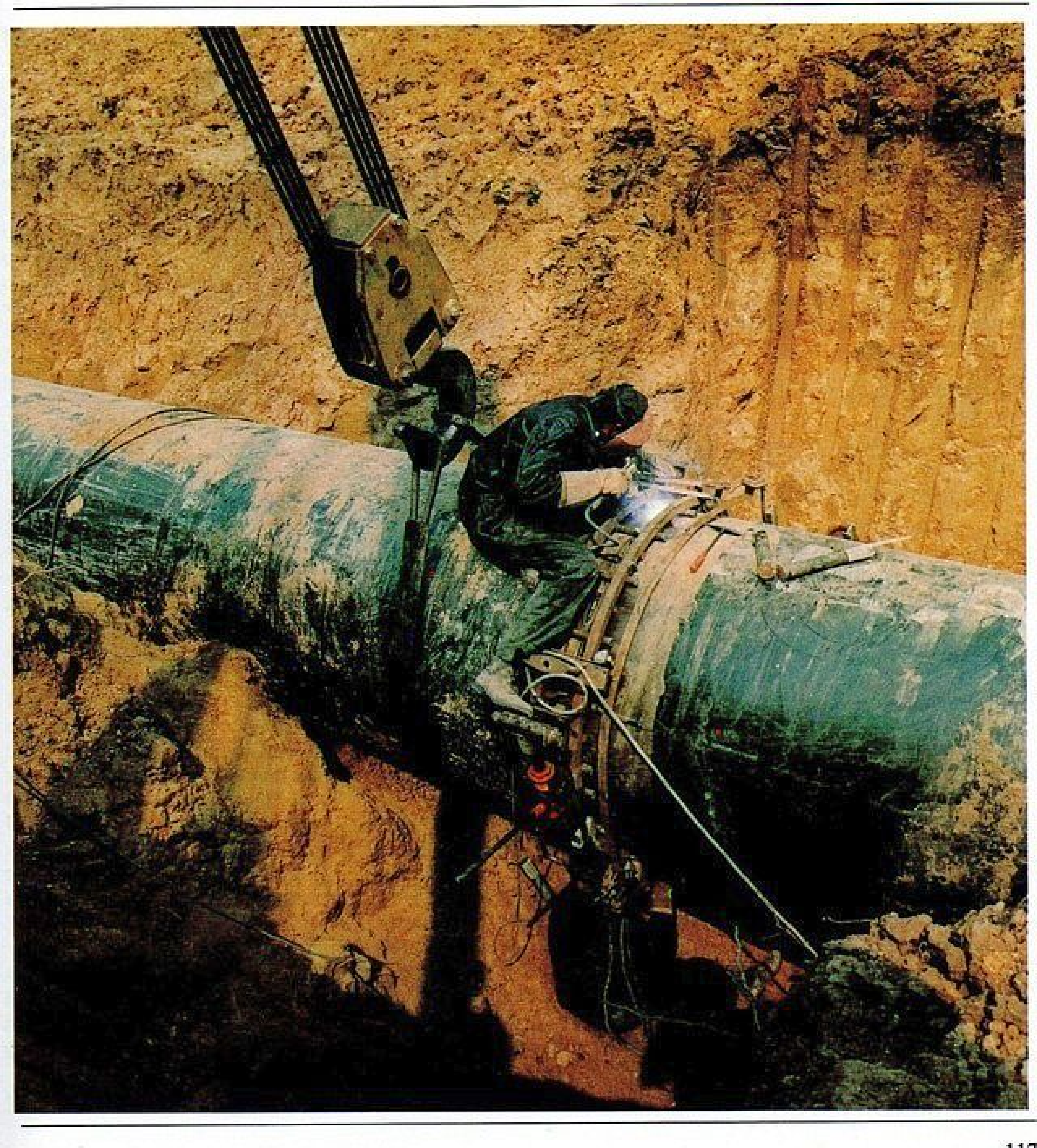
Ebenso kann er sich nicht vorstellen, daß man Streit über ein fachliches oder ein Arbeitsproblem persönlich nimmt. Streit heißt für ihn, um die Richtigkeit einer Sache zu ringen, von der er überzeugt ist. Dabei geht es in Don Cravallos Gegenwart in der Regel nicht nur bitterernst, sondern auch lustig und burschikos zu. Für beides ist übrigens Adolf Deutschländer ein guter Partner. Und auf dem Heimweg ist es dann üblich, noch ein Bier gemeinsam zu trinken, nicht um versöhnlerisch zu agieren, sondern um sich zu beweisen, daß mit dem Meinungsstreit nicht die Brücken zueinander abgebrochen sind.

Als Leiter verlangt Alfred Wagner niemals mehr von seinen Mitarbeitern als von sich selbst. Fordert er 12 Stunden Arbeit von anderen, so hält er es für selbstverständlich, mindestens 13 zu arbeiten. Man darf niemanden allein lassen, das führt schnell zu Resignation.

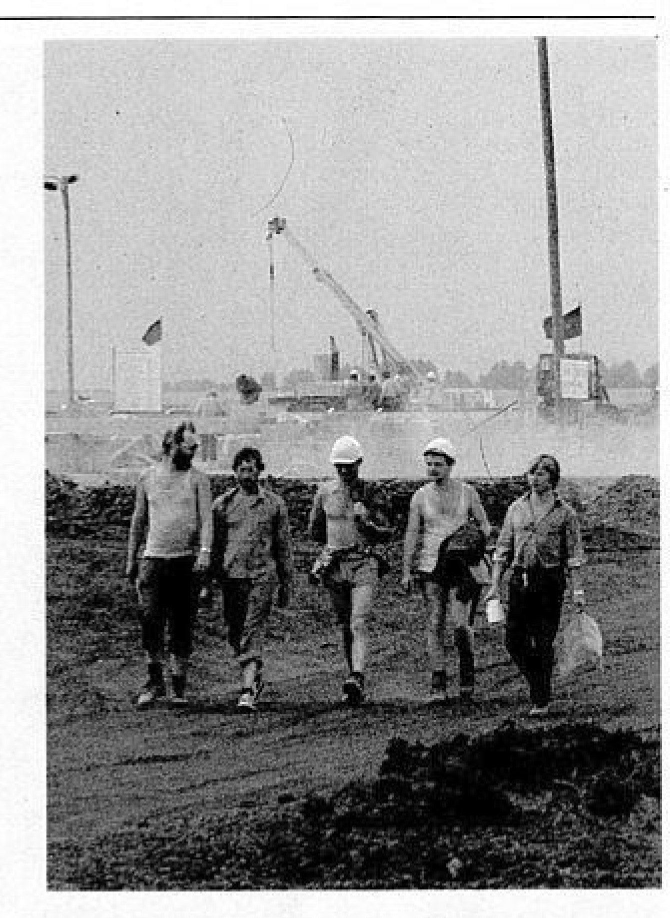
Alfred jedenfalls wird wohl niemals resignieren. Unbedingt sucht er stets den Kontakt zu den Arbeitern vor Ort, auf den Baustellen, die sich über eine Strecke von mehr als 150 Kilometern ausdehnen. Zweimal in der Woche geht er – oft in Begleitung des FDJ-Sekretärs – mit seinen wichtigsten Leitern zu den einzelnen Baustellen. Das Geschaffte wird besichtigt, Mängel werden vermerkt, die Freude am Erreichten wird mit kritischer Bestandsaufnahme verbunden. Am Donnerstag entsteht aus diesen Erfahrungen ein Vorblick auf die kommende Woche, eine Wochentechnologie. Auf zwei bis drei Seiten erhalten die Leiter damit knapp zusammengefaßte Hinweise für die Arbeit. Rationelle Leitungsmethoden sind eine Vorliebe von Alfred Wagner.

An diesem Donnerstag im März allerdings kommt es fast zu einem Zwischenfall. In grünen Reithosen, mit langschäftigen Stiefeln, einem blauen Parka und einer Pelzmütze schreitet der Direktor im Kreis seiner Leiter auf der Baustelle des neuen Wohnlagers Dubna durch den Schlamm, der eine eisglatte gefrorene Erdschicht bedeckt. Schwere Lkws schaffen auf dieser glitschigen Oberfläche nicht einmal leichte Steigungen. Und da wäre es fast passiert: Don Cravallo gerät ins Rutschen und droht zu fallen. Aber auf sein Kollektiv ist eben auch in einer solchen Situation Verlaß: Er wird sicher aufgefangen und kann seinen Rundgang fortsetzen. »Das war's!«

Thomas Bencard



»Rote Sterne«-Fanfare



Trassenerbauer!
Es steht geschrieben:
»Die Zeit trägt einen roten Stern im Haar.«
Die Zeit zum Menschen.
Die Zeit zum Frieden.

Gekommen in die Sowjetunion –
sehr anders, als die Väter und Vorväter kamen,
viele derer, nicht alle –,
zeigst du, daß deutsch auch die Bruderhand ist,
zeigst du, Befreiter, wozu du deine Freiheit
gebrauchst.

Revolution ist von deiner Hand, und du bist
von ihr.
Zweifle nicht an dir in Kälte und Sturm,
verbittere nicht in Schlamm und Morast:
Aufrecht wirst du gesehen!

Kortschagin-Gardist!
Du hast kein Recht zu unterliegen,
du gehörst nicht dir allein:
Wie Marmor zum Beispiel sich auch nicht gehört.
Menschenbilder ruhen in ihm,
Giganten, sie müssen nur freigelegt werden.
Du bist vom Marmor der Revolution!
Dein Bildhauer ist die Zeit,
sind die Pflichten in ihr,
die Bewährungssituationen.

Dein Bild ist nicht die getretene
menschenähnliche Kreatur im Elend,
zeugt nicht vom Aufbäumen in Verzweiflung.
Dein Bild erzählt vom Wege des Menschen,
der das Kreuz hinter sich zu lassen imstande ist
und dessen Schultern stark genug sind,
diese Erde zu tragen.

FDJler! Internationalist!
Weltperson bist du, weil Arbeiter:
ohne Grenzen im Denken und Tun.
Erkenne, was deine Hände bewirken,
du bist Träger der Macht!

Wichtig bist du, verantwortest mit den Weg
der Deutschen Demokratischen Republik,
der Sowjetunion, des Kontinents, ja dieser Erde.
Hebe die Stirn, sei trotzig-entschlossen:
Der Frieden kostet nur Schweiß . . .

Kortschagin-Gardisten! Trassenerbauer!
Internationalisten!
Ihr werdet aufrecht gesehen,
vergeßt es nie!

Es steht geschrieben:
»Die Zeit trägt einen roten Stern im Haar.«

Horst Bastian

Wolowez

»Wieviel müßt ihr denn für die Kurtaxe bezahlen?« Nicht nur einmal hörten die im Karpatenstädtchen Wolowez wohnenden Trassenerbauer diese Anspielung. Die Schönheit des von steilaufragenden Bergen und dichten Wäldern umgebenen Wolowez fasziniert jeden Besucher. Doch »hinter den sieben Bergen« liegt der Ort nun auch wieder nicht. Von ihren Wohnwagen aus konnten die jungen Leute aus der DDR fast pausenlos Schnell- und Güterzüge beobachten. Der weiter westlich gelegene Grenzübergang Ushgorod ist ein Nadelöhr für den Handel mit Polen, der ČSSR, Ungarn, Rumänien und anderen Ländern. Die Nähe der genannten Staaten spiegeln auch die in Wolowez anzutreffenden Nationalitäten wider.

Der Ort schlängelt sich 4 Kilometer lang durch die bizarre Bergwelt. Den Platz dafür bahnte das Flüßchen Witscha. Das in trockenen Zeiten friedlich dahinplätschernde Wasser verwandelt sich zur Schneeschmelze in einen reißenden Fluß. Die Hauptstraße, die Uliza Lenina, säumen ein- und zweigeschossige Häuser mit Gärten. Bewundernd bleibt der Besucher vor Blockhäusern mit reichen Schnitzereien stehen.

Ein Zeugnis der neuen Zeit ist das Kombinat Elektron in unmittelbarer Nähe des DDR-Wohnlagers, aus dem Fernsehgeräte ins ganze Land geliefert werden.

Attraktion für die FDJler war die örtliche Disko, »Steher« genannt. Von 21 bis 23 Uhr amüsiert sich hier die Jugend ohne Getränke und Rauchschwaden. Auch Tische und Stühle fehlen. Setzt die Musik ein, stürzen die Männer von der einen auf die andere Seite des Saales, wo die Mädchen und Frauen ihren Partner erwarten.

Bar

»Der Zar von Bar ist Günter Zwahr.« So sagen die Trassenerbauer und meinen ihren Baustellenleiter, der in dieser ukrainischen Stadt am Fuß der Berge bereits vor dem Baubeginn zu den »alten Hasen« gehörte. Als er im Frühjahr 1982 das Gelände für die Verdichterstation Nr. 37 und das Wohnlager begutachtete, wurde er von Bekannten und Freunden aus dem 17000 Einwohner zählenden Ort begleitet. Die Einwohner dieser Stadt kannten den Trubel durch Rohrtransporter, schwere Kipper, Spezialfahrzeuge und die vielen jungen Gäste schon aus den siebziger Jahren. Ein Monument in der Ortsmitte erinnert an den Bau der Drushba-Trasse und einer Verdichterstation von 1974 bis 1978.

In Bar richteten ukrainische Familien große Wiedersehensfeiern anläßlich des Eintreffens der DDR-Trassenerbauer aus. Herzlich in die Arme geschlossen wurden hier mehrmals Töchter und Schwiegersöhne, die inzwischen in die DDR verzogen und nun dem Ruf an die neue Trasse gefolgt waren.

Iwano-Frankowsk

Unterschiedliche Baustile sind für das 170000 Einwohner zählende Iwano-Frankowsk, benannt nach dem ukrainischen Schriftsteller Iwan Franko (1856–1916), nichts Besonderes. Im Zentrum spürt man vor allem den mitteleuropäischen Einfluß, denn von 1772 bis 1919 gehörte Stanislaw, wie die Stadt bis 1962 hieß, zu Österreich. Danach besetzten polnische Truppen während der imperialistischen Intervention dieses Gebiet. Die vom illegal operierenden Ortskomitee der Kommunistischen Partei der Westukraine mobilisierten Werktätigen kämpften erbittert gegen die reaktionäre Politik der Okkupanten. Die Rote Armee wurde deshalb bei ihrem Eintreffen 1939 begeistert empfangen.

Den Aufbau der sozialistischen Gesellschaft unterbrach jäh der faschistische Raubüberfall 1941. Mehr als 100000 Menschen dieses Gebiets fielen dem faschistischen Terror zum Opfer. Alle Betriebe und 2000 Wohnhäuser wurden zerstört.

Heute ist Iwano-Frankowsk eine pulsierende moderne Gebietshauptstadt mit Betrieben des Maschinenbaus, der chemischen und der elektrotechnischen Industrie. Zum Stadtbild gehören auch die 20000 Studenten des Medizinischen und des Pädagogischen Instituts. Ein modernes Theater und viele andere Möglichkeiten werden überaus rege genutzt.

Claus-Dieter Steyer

Pendler

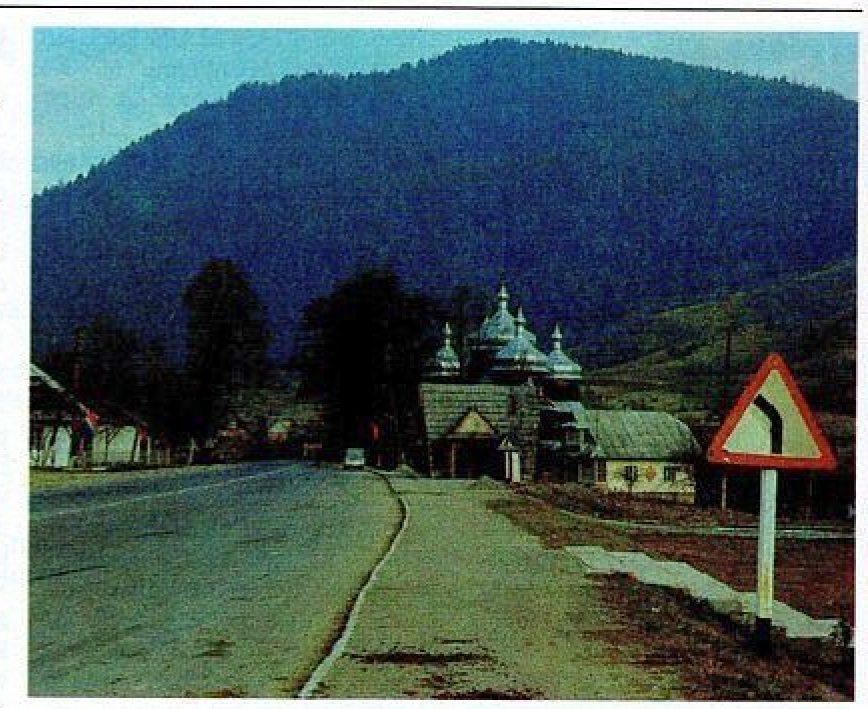
Wichtig für jeden Trassenerbauer: das Problem der Hin- und Rückreise, die Fahrt von Standort zu Standort. An der Trasse gelten andere Maßstäbe als zu Hause.

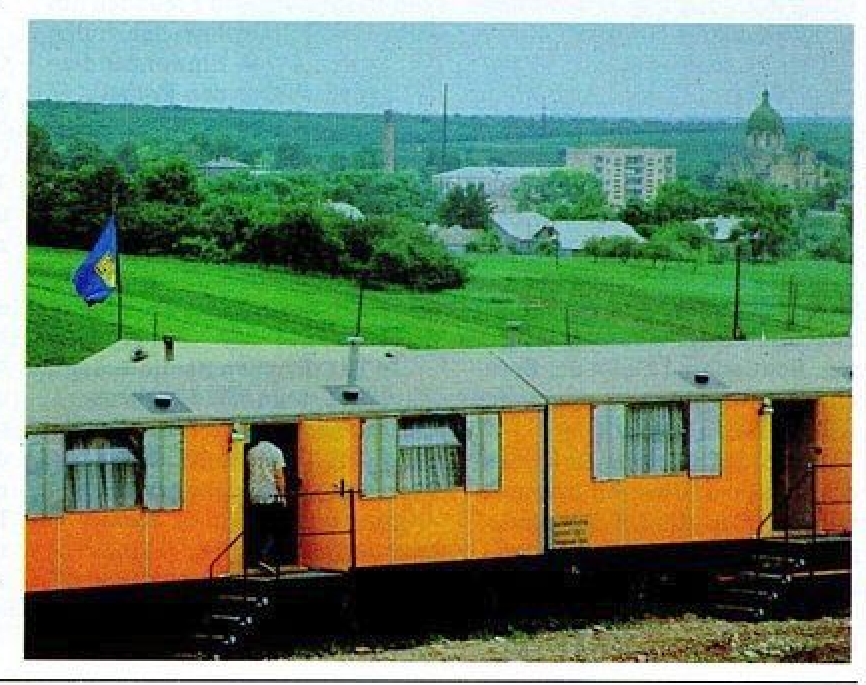
Bis Reisebeginn läuft alles normal. Abflugzeit und Treffpunkt Berlin-Schönefeld sind bekannt. Trotz des Gewühls in der Halle kann man die Reisenden zum Zentralen Jugendobjekt nicht übersehen: viele bärtige junge Männer, weniger Mädchen, unkonventionelles Gepäck, Blauhemden und immer wieder das Trassensymbol. Vier oder fünf Maschinen fliegen kurz hintereinander in Richtung Ukraine.

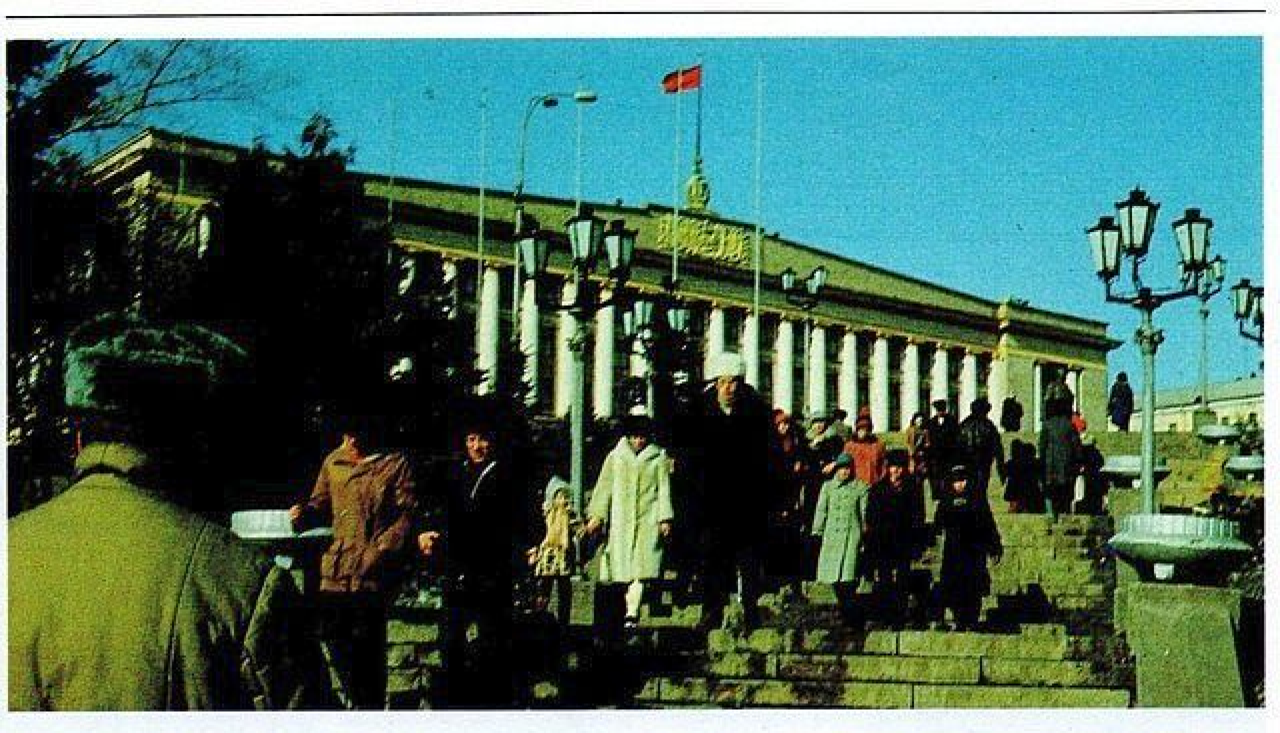
Nach etwa anderthalb Stunden landet die TU 134 der INTERFLUG in Lwow. Busse vom Kraftverkehr Cottbus warten, ausgeschildert mit »Bar«, »Wolowez«, »Iwano-Frankowsk«. Jetzt erst beginnt die Reise richtig – rund 8 Stunden Fahrt, beispielsweise nach Bar . . .

Übrigens pendeln zwischen Wohnlagern und Arbeitsstellen ebenfalls Busse mit DDR-Kennzeichen. Die Kraftfahrer fordern auf sächsisch, berlinisch oder auch plattdeutsch zur Eile auf. Der Personentransport zwischen den einzelnen Standorten – und immerhin liegen zwischen den Baustellen der Verdichterstationen von Wolowez bis Bar Entfernungen wie zwischen Ostsee und Erzgebirge – wird mit Barkasfahrzeugen ausgeführt.

Jede Fahrt ist ein kleines Tras-







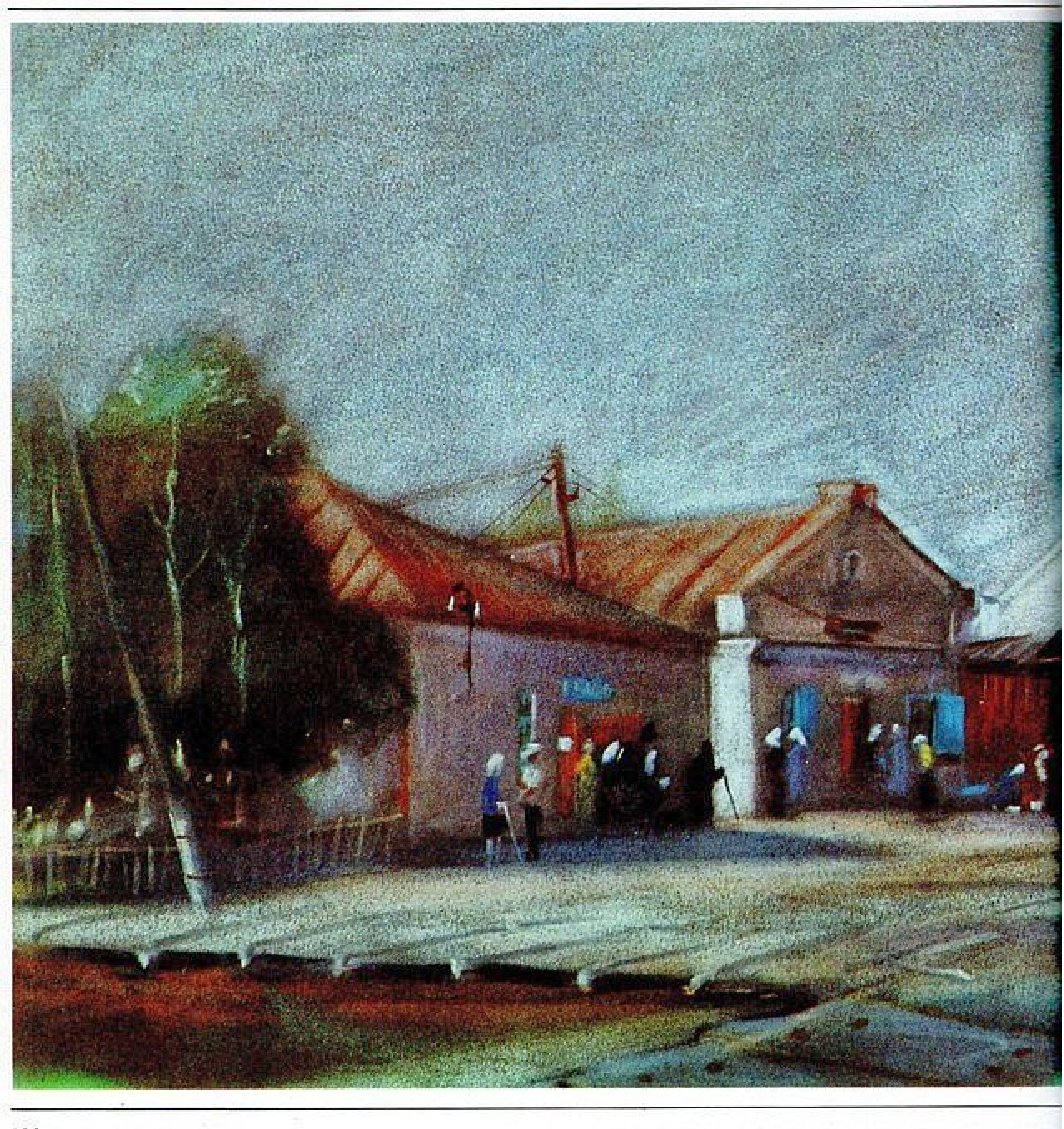
senabenteuer für sich. Einmal kommt man durch Städte und Dörfer, lernt neue Gegenden kennen, zum anderen ... Ja, wenn man zunächst meint, Glück zu haben, weiß der Kraftfahrer eine Abkürzung, kennt er, wie er vielsagend betont, einen »Geheimtip«. Nach seinen Versicherungen wird dabei Sprit eingespart und das Ziel eine Stunde früher erreicht, von einer zusätzlichen Pause ganz zu schweigen ... So geschehen zwischen Wolowez und Bogorodtschany. Der Leipziger Barkasfahrer war überzeugt: »Wir biegen rechts ab, fahren an der Bystriza entlang, dann sind es nur noch ein paar Kilometerchen bis Bogo.« So liest er es von der Karte ab. Die Bystriza ist auch leicht gefunden, eine Rohrbrücke zeigt an, das ist für die Trassenerbauer keine unbekannte Gegend. Doch wie nun weiter? Der Fluß bleibt, die Berge rücken näher, Häuser werden seltener, und es braut sich ein Gewitter zusammen.

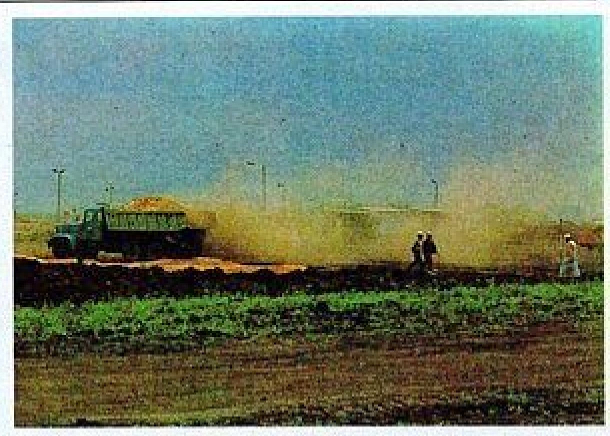
Also umgekehrt und zurückgefahren bis zur nächsten Kreuzung. Dann auf Waldwegen weiter. Lange ist es dunkel geworden und ... endlich Bogorodtschany, diesmal praktisch von hinten. So genial war der »Geheimtip« nicht.

Oder die Rückreise. Die Plätze sind fast alle fest gebucht, doch die Maschine ist schon voll besetzt. Im letzten Flugzeug des Tages besteht noch eine Möglichkeit zum Mitflug. Und das ist ein »Trassenbomber«, wie die jungen Leute die AN 26 von der Nationalen Volksarmee nennen. Eingestiegen wird durch die Ladeluke am Heck. Die Passagiere sitzen aufgereiht wie Fallschirmspringer an den Bordwänden. Die Reisehöhe ist erreicht, etwa halb so hoch wie die der TU. Unten kann man alles deutlich erkennen, Namen von Städten und Flüssen werden erraten. Plötzlich ein Pfeifen. Einige werden bleich. Es ist der Wasserkessel, die Mannschaft kocht Kaffee. Wen es interessiert, der wirft einen Blick ins Cockpit, fragt nach diesen und jenen Instrumenten.

Die zwei Stunden vergingen im Flug, brachten ein neues Erlebnis.

Frank Mader





Uliza Perwomaiskaja

Fast wie bei Repin: geschnitzte Fassaden
in Vorgartendickicht, staketenumstellt;
Pfade dazwischen, Radfurchen, Pfützen –
Spiegel voll Bläue, kondensstreifzerspellt.

Das ist die berühmte Straße der Dorfstadt,
hochsommergrün, repinfremd markiert:
Sie schlägt eine Schneise vom Bauland
zum Bahndamm,
birkengesäumt, von Lärm attackiert.

Noch hocken die Alten am Haus auf der Holzbank,
noch hacken die Hühner im Abfall vorm Tor;
doch pflügen schon Kipper die Inseln aus Wermut
und wallt aus dem Modder schon Diesel empor.

Dietmar Beetz

Im Zeichen des roten Sterns

Wo ein gesund motivierter Ehrgeiz Großes schafft, bedarf es dort noch eines Wettbewerbs? Eine Frage, die schnell falsch beantwortet ist, ließe man sich von oberflächlichen Überlegungen leiten. An der Trasse weiß man's besser, hat man einschlägige Erfahrungen. Und Erfahrung macht nun mal klug. Gescheit war man schon an der Erdgastrasse »Drushba«, jenem gigantischen Bauwerk sozialistischer ökonomischer Integration, dessen DDR-Abschnitt Zentrales Jugendobjekt der FDJ in den Jahren von 1974 bis 1978 war. Damals hieß der Wettbewerb »60 rote Nelken zum 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution«. Die Tat galt dem Sozialismus, das Andenken seinem realen Beginn mit dem Roten Oktober vor 60 Jahren.

Die Aufgabe bedeutete konkret, 60 Schwerpunktaufgaben des Trassenabschnitts vor dem geplanten Termin als erfüllt abzurechnen.

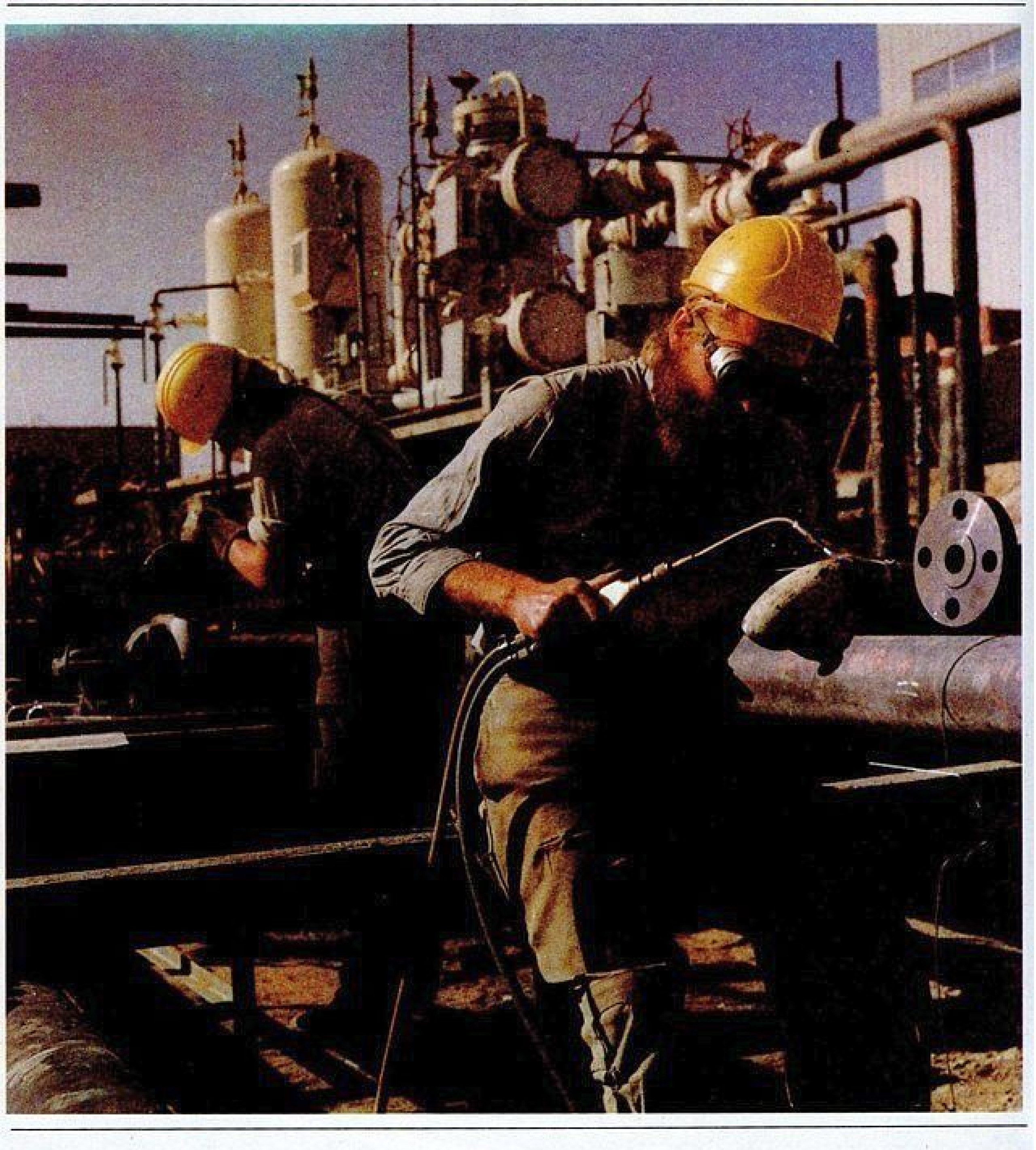
Für die jungen Facharbeiter, Meister, Ökonomen, Ingenieure am Bauabschnitt Iwano-Frankowsk der Erdgastrasse war das »Friedensaufgebot der FDJ« letzter Anstoß, ihre Initiativen zum 35. Jahrestag der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik beim Namen zu nennen, und das hieß, 35 Schwerpunktvorhaben zu FDJ-Friedensobjekten zu erklären und sich an ihnen zu beweisen.

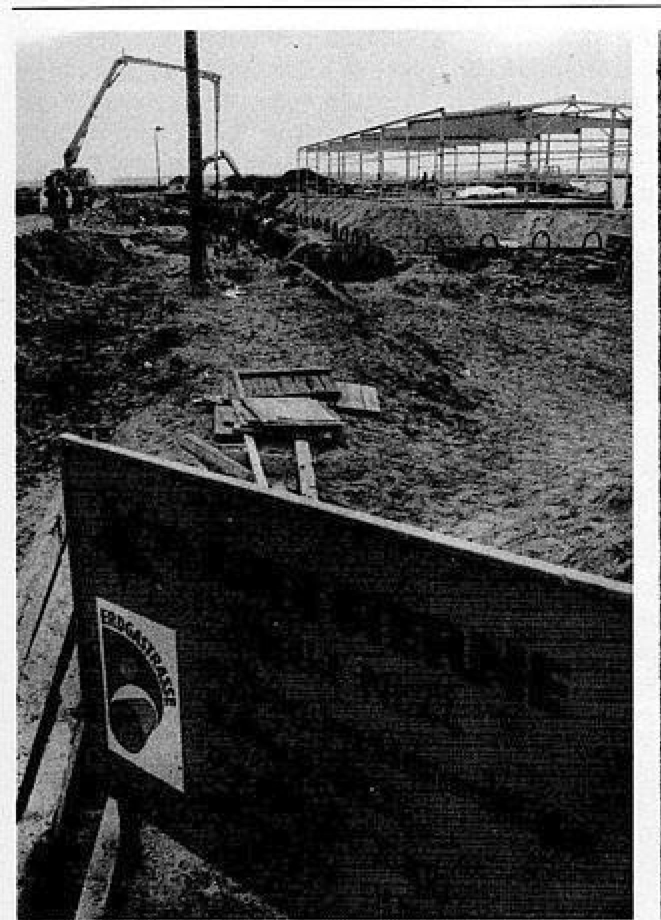
Auch die Bedingungen wurden festgelegt: An jedem FDJ-Friedensobjekt sind vorrangig Jugendbrigaden einzusetzen, ist eine Wettbewerbsvereinbarung zu schließen, FDJ und Gewerkschaft organisieren den Leistungsvergleich, und für jeweils eine Woche weht eine Wanderfahne weithin sichtbar über dem erfolgreichsten Objekt. An den Abschluß jeder dieser 35 Aufgaben wurde ebenfalls bereits zu Beginn gedacht. Für die vorfristige Realisierung eines FDJ-Friedensobjekts erhielten die beteiligten Kollektive das Recht, an diesem Objekt eine ständige Tafel mit der Aufschrift in russischer und deutscher Sprache anzubringen: »Dieses Objekt wurde im ›Friedensaufgebot der FDJ‹ 1983/84 als FDJ-Friedensobjekt vorfristig realisiert.« Wer wollte da kein Schild vorweisen können.

Eine weitere schöne Sitte kam hinzu: Der Beste aus allen an einem Objekt beteiligten Kollektiven erwarb das Recht, die letzte Aktivität, den letzten Arbeitsgang, zu vollziehen, in den »Ehrenhain für vorbildliche Leistungen« aufgenommen zu werden und sich in das »Ehrenbuch der sozialistischen Arbeit« der FDJ-Grundorganisation einzutragen. So etwas zählte für den einzelnen, vor dem Kollektiv und auch vor jenen, die an den Tafeln verweilten, um den russischen Text zu lesen und sich die Gesichter auf den Fotos anzuschauen.

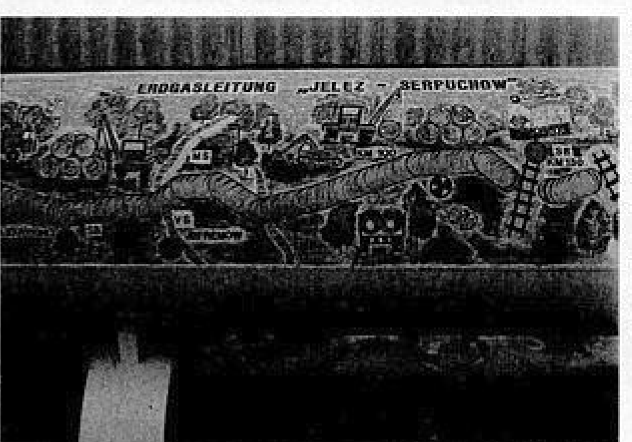
Die Liste der Objekte umfaßte zum Beispiel die Dnestrüberquerung, die Bystrizaüberquerung, die Montage der Turbinen-Verdichter-Hallen in Wolowez, Bogorod-


TRASSENELAN - PLUS ZUM PLAN









Patoschkin beobachtete den stummen und erbitterten Wettkampf der Bauarbeiter. Erstaunt fragte er sich: Was sind das bloß für Menschen? Welche unbegreifliche Kraft beseelt sie? Wenn jetzt das Wetter nur noch acht Tage anhält, so erreichen wir ja den Holzschlag. Das alte Sprichwort ist also wahr: Ein Menschenalter lebst du, ein Menschenalter lernst du, und im Alter bleibst du doch derselbe Narr. Diese Leute werfen mit ihrer Arbeit alle Berechnungen und Normen über den Haufen.

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«

tschany und Bar, die Zufahrtsstraße zur hochgelegenen Wolowezer Verdichterstation, die Fertigstellung von Wohnblocks in allen 3 Standorten sowie von Schulen und Kindertagesstätten. Die Losung, die an diesem Bauabschnitt jeder kannte, lautete: »Täglich Plus zum Plan – das ist unser Trassenmaß«. Mit ihr ließ es sich arbeiten, sie war Herausforderung, das Ergebnis überprüfbar. Und alle haben die Prüfungen glänzend bestanden.

Für den Bauabschnitt Lipezk, also die 4 Verdichterstationen von Starojurjewo und Jefremow sowie die 294 Kilometer Inlandgasleitung in Richtung Moskau, wo die Arbeiten noch ein ganzes Stück in das Jahr 1985 reichen, wurden zwei historische Daten addiert und danach die Wettbewerbsaufgabe, das Ziel formuliert: »75 Rote-Sterne-Objekte zu Ehren des 35. Jahrestags der Gründung unserer sozialistischen Republik und des 40. Jahrestags des Sieges der Sowjetvölker über den Hitlerfaschismus«. Diese Aufgabe galt es im nun schon bewährten »Friedensaufgebot der FDJ« in hoher Qualität und zum überwiegenden Teil vorfristig zu erfüllen. Gefordert waren in erster Linie die damals 133 Jugendbrigaden.

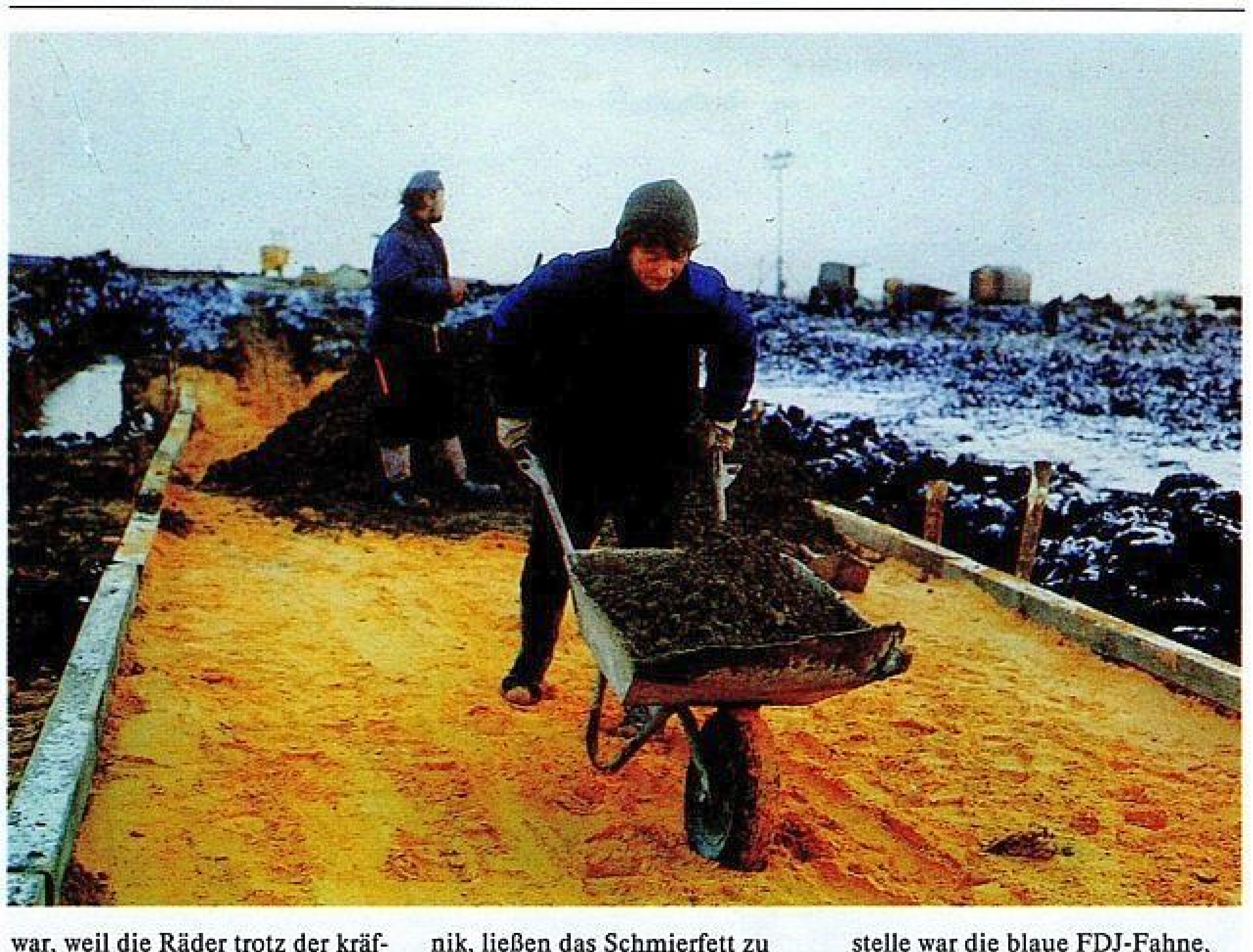
Die Zeitung »Lipezker Trassenecho« – eine nicht besonders schön anzusehende, dafür aber hautnah am Puls des Geschehens wirkende sechs- bis achtseitige A 4-Schrift des SED-Parteistabs Lipezk – gab den FDJ-Gruppen Argumentationshilfe: »Unter dem Roten Stern siegte die Große Sozialistische Oktoberrevolution. Er steht als Zeichen des Sieges über den Hitlerfaschismus. Er ist als Friedensstern auf dem Kreml in Moskau weithin sichtbar. Nun wollen wir Lipezker Trassenerbauer unsere anspruchsvollen Aufgaben unter diesem Symbol lösen.«

Die Bewegung der 75 Roten Sterne nahm sehr schnell Massencharakter an. Der Wettbewerb wurde auch hier objektbezogen, konkret und exakt abrechenbar gestaltet. Für die Jugendbrigade »Anna Nikulina« beispielsweise bedeutete das, »Arbeitszeit ist Leistungszeit«. Nie verließen die Jungs vom Industriebau ihren Arbeitsplatz, ohne mindestens das anspruchsvolle Tagesziel erreicht zu haben. Die Jugendbrigade »Sigmund Jähn« verpflichtete sich eingedenk des notwendigen Ineinandergreifens der einzelnen Gewerke, ihre zum Rote-Sterne-Objekt erklärte Trassenvorbereitung 15 Tage vorfristig abzuschließen, also die Ziele im schweren Erdbau monatlich um 2 Kilometer zu überbieten. Die Bestwerte sowjetischer Trassenerbauer machten sie zum eigenen Maßstab, der, in drei Worten zusammengefaßt, lautete: Jeden Trassenkilometer vorfristig.

Eins der Rote-Sterne-Objekte, die zu den markanten Leistungen dieser Jahre zählen, war der Bau einer 13 Kilometer langen befestigten Straße von Perwomaiski zur Verdichterstation Starojurjewo. Nun ist gewöhnlich über das Anlegen einer Straße von gerade mal 13 Kilometern nichts Besonderes zu sagen, wären da nicht die besonderen Umstände gewesen. Zunächst hatte man sich für einen Umweg entschieden, damit diese Straße nicht nur den Bauleuten der Verdichterstation Nr. 28 und nach Fertigstellung der Druckfabrik dem Bedienungspersonal zugute käme. Außerdem wurden die Bedürfnisse beispielsweise der Einwohner von Starosseslawino in die baulichen Berechnungen einbezogen, die sich schon lange eine wetterfeste Straße gewünscht hatten. Denn so fruchtbar die Schwarzerde auch ist, mehrmals im Jahr – besonders im Frühjahr und im Herbst – verwandelt der Regen den Steppenboden in »Schmierseife«, die die unentbehrlichen Wege – zum Beispiel für die Schulkinder – höchst mühsam macht.

Die Bauleute aus der DDR, mit ihrer schweren Technik ohnehin vor Ort, übernahmen den Bau der Straße, die endlich schnellere An- und Abfahrten zur Baustelle ermöglichen würde.

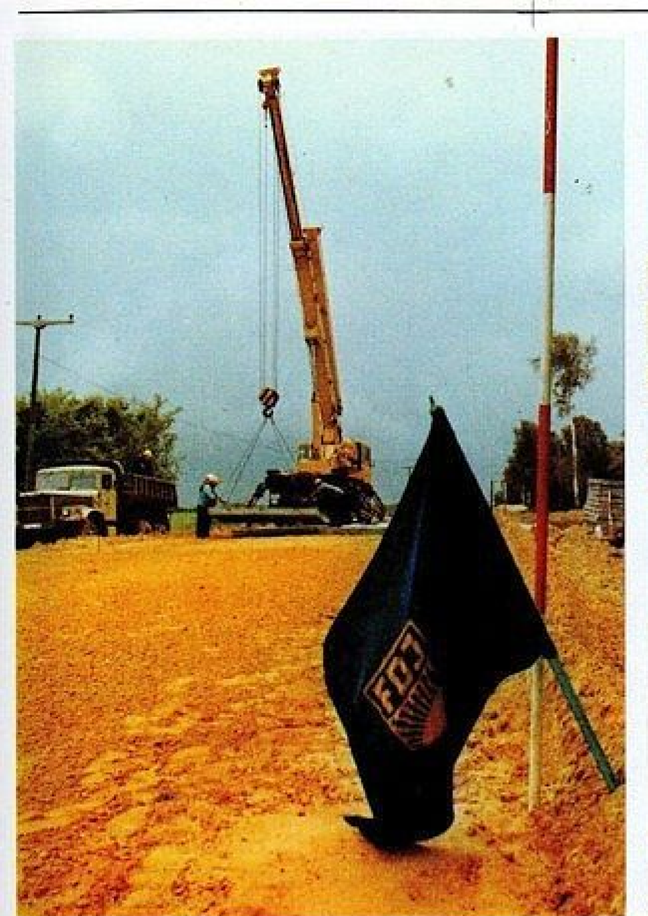
Es begann damit, daß eine Art Damm aus feinem Bausand aufgeschüttet werden mußte. Der Steppenboden war dafür ungeeignet, der nächste kurze Regen würde alles Aufgeschüttete im Nu wegspülen. Und der Sand . . . Kipper um Kipper mußte er über rund 70 Kilometer herbeigeschafft werden. Es gab wohl kaum einen Kipper, der nicht wenigstens einmal von einer schweren Raupe aus dem teuflischen Schlamm zu zerren



war, weil die Räder trotz der kräftigsten Motoren rettungslos durchdrehten. Hartgesottenen Burschen sollen vor Wut und Ärger die Tränen gekommen sein.

Man sehnte die kalte Jahreszeit herbei, dachte an die Winter zu Hause und war dann bei aller Freude über den rauhen, harten Boden wiederum überrascht. 30 Grad unter Null und mehr froren alles fest, verwandelten provisorisch angelegte Wege in spiegelglatte Pisten, krochen in die Technik, ließen das Schmierfett zu Stein werden, die Ketten der Raupen zerbersten. Wer weiß, ob nicht unter solchen Umständen in der Heimat die Arbeit eingestellt worden wäre? Hier nicht, und am Rote-Sterne-Objekt Nr. 1 erst recht nicht. 100 Meter Straßendecke in 24 Stunden – so und ähnlich lauteten die Ziele der Bauleute; und wo man Beton nicht mehr mischen konnte, wurden Platten verlegt.

Charakteristisch für diese Baustelle war die blaue FDJ-Fahne, bei Schichtbeginn nach dem »Maßnehmen« dort hingesteckt, wo man bei Schichtschluß sein wollte. Das zog mehr als eine Prämie, von wegen der Ehre! Inzwischen gehört die Straße – 16000 Betonplatten waren zu verlegen – zum Bild der Steppenlandschaft; in dem Dorf Starosseslawino wird sie von manchem alteingesessenen Mütterchen auch einmal mehr als notwendig vor dem Haus gefegt.







Lakonische Mitteilung im »Lipezker Trassenecho« Nr. 10: »28. März 1983, 23.55 Uhr: Straße zur Verdichterstation von PK 00 bis PK 76 mit Platten belegt und befahrbar.« Endgültig fertig wurde die Straße – 2 Tage vorfristig! – am 23. September 1983. Der Leiter des Lipezker Parteistabs, Erich Röhn, schrieb in einem Beitrag: »Jeder von uns weiß, welche aufopferungsvolle Arbeit sich dahinter verbirgt, Kampf gegen Schlamm, Regen, Kälte und Schnee. Doch unsere Trassenerbauer, wahrhafte Kortschagins unserer Tage, trotzten diesen Schwierigkeiten.«

Zu jenen, welchen diese Straße mit dem Zeichen des roten Sterns sicher lange in Erinnerung bleiben wird, gehören Roland Kutzler aus dem Bau- und Montagekombinat Chemie und Rolf Kulich aus dem Tiefbaukombinat Cottbus. Ihnen kamen bei der Übergabe der Straße die letzten symbolisch auszuführenden Handgriffe zu.

Im Lipezker Bauabschnitt leuchten 75 rote Sterne, wurde der Wettbewerb der Werktätigen um ebenso viele Erfahrungen bereichert. Noch einmal zur eingangs gestellten Frage: Bedarf es dort, wo schon Großes geschaffen wird, noch eines Wettbewerbs? Die Theorie hat lange Erklärungen parat, die Praxis begnügt sich mit der Antwort: Wo sonst, wenn nicht dort!

Klaus Taubert



Rote Naht vorfristig

Zwei Männer liegen unter dem Rohr
Nur die Schweißgeräte in ihrer Hand sprechen
Dieselbe Sprache
Verschmelzen
Die fingerbreite Kluft
Zwischen zwei Plänen
Das steile Dnestrufer
Wirft den rings Versammelten
Festmusik
In klatschende Hände
Dolmetscher wiederholen was
Längst schon gesagt

Nach der Schicht fahren die Arbeiter
Ihre Blauhemden ins Lager
Der Mann von der Presse
Spult den belichteten Film zurück

Gerald Lehmann



Widmung

Einem freundlichen Kraftfahrer vom VEB Kraftverkehr Cottbus am Zentralen Jugendobjekt »Erdgastrasse« gewidmet

ich putze Scheiben
vor jeder Fahrt

richtig in Fahrt
komme ich nur
wenn ich klar sehe

staubiges Gewölk
oder Regenbogenhimmel
unterm Wischblatt
auf der Frontscheibe
verzerrt die Perspektive

Unsicherheiten beim Gasgeben
werden im Fahrtenbuch
nicht bilanziert

drum putze ich und komme
in Fahrt

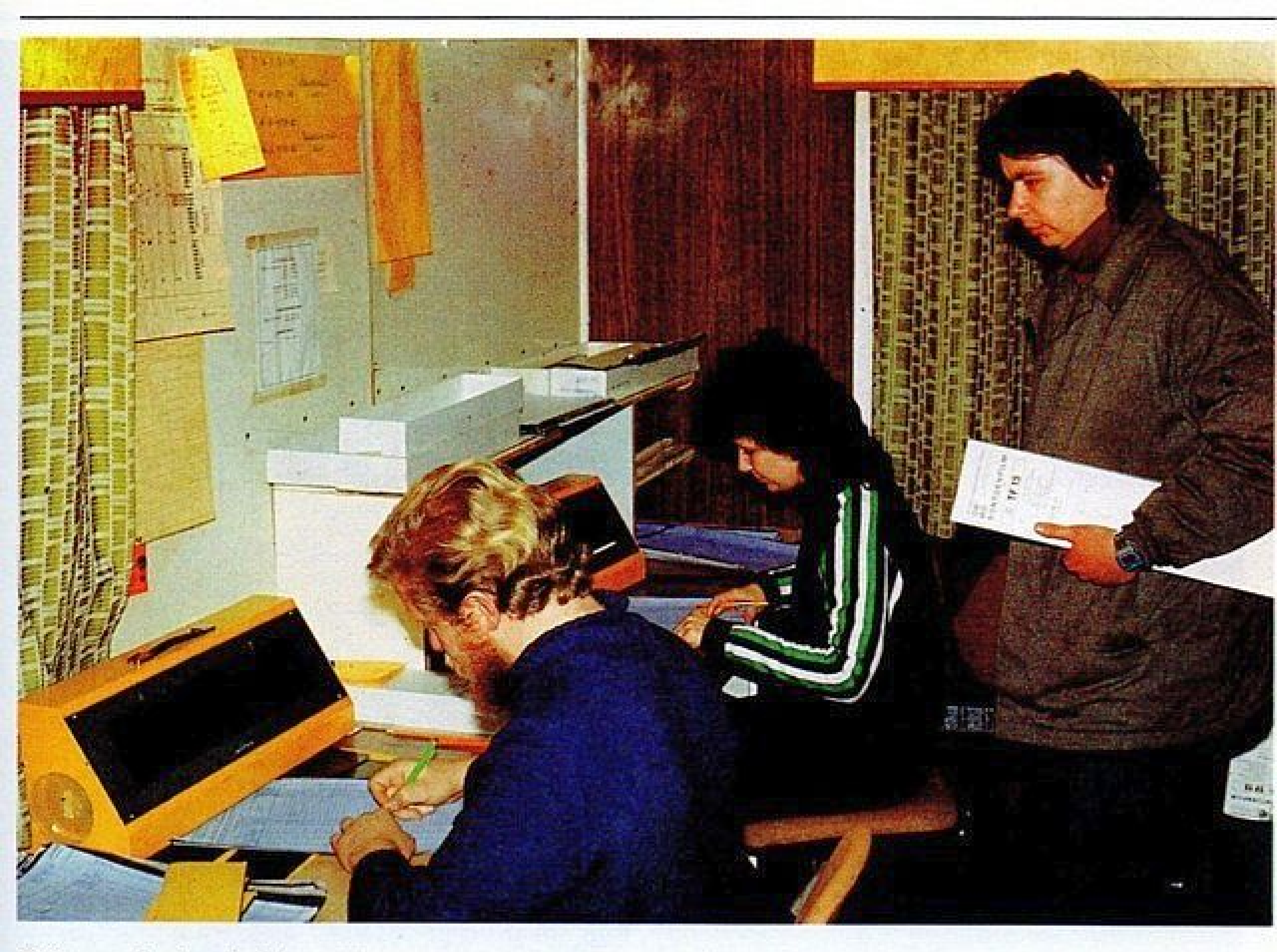
Gerhard Jaeger

Qualitätsarbeit



Für Fachleute gibt es einen Spezialbildband: das Archiv der Filme der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung. Es enthält Hunderttausende Meter Filmstreifen, für jede Naht der Trasse. Noch in Jahrzehnten wird ein Schweißer hier zeigen können, wo er welche Qualitätsarbeit geleistet hat.

Und die Aufnahmen können sich durchaus sehen lassen. Die Qualität der Arbeit ihrer DDR-



Kollegen, das bescheinigen die sowjetischen Experten immer wieder, ist ausgezeichnet.

Sobald eine Schweißnaht 2 Rohre frisch verbindet, kommen sofort die Gammadefektoskopen, sei es auf der Schweißbasis oder draußen am Strang. 9 Streifen Film werden, mit Klettenverschlüssen aneinandergeheftet, um die Rohrverbindung gelegt. Aus dem Innern des Rohres sendet ein Spezialgerät Gammastrahlen durch die Naht hindurch. Überall dort, wo eine Unregelmäßigkeit durch Schlauchporen, Lufteinschlüsse oder Schlackenreste vorhanden ist, zeichnen die Gammastrahlen schwärzere Flecke auf den Film.

Die Filmauswerter Silvia Rotscher und Frank Mende, ihr Leiter Dipl.-Ing. Herbert Wrobel und ihre Kollegen in den mobilen Stationen wissen, was von ihrer Aufmerksamkeit abhängt. Wo sie etwas zu beanstanden finden, muß nachgearbeitet werden. Doch die Arbeit der Schweißer ist besser, als die Qualitätsnorm vorschreibt, so daß Nacharbeit auf ein Mindestmaß beschränkt bleibt.

Die abschließende Qualitätsprobe erfolgt am fertigen Strang. Mit Wasser wird ein Druck im Rohr erzeugt, der weit über dem üblichen Betriebsdruck liegt. Übersteht die Leitung auch diese Tortur, dann geben die Werkstoffprüfer ihr Qualitätsurteil.

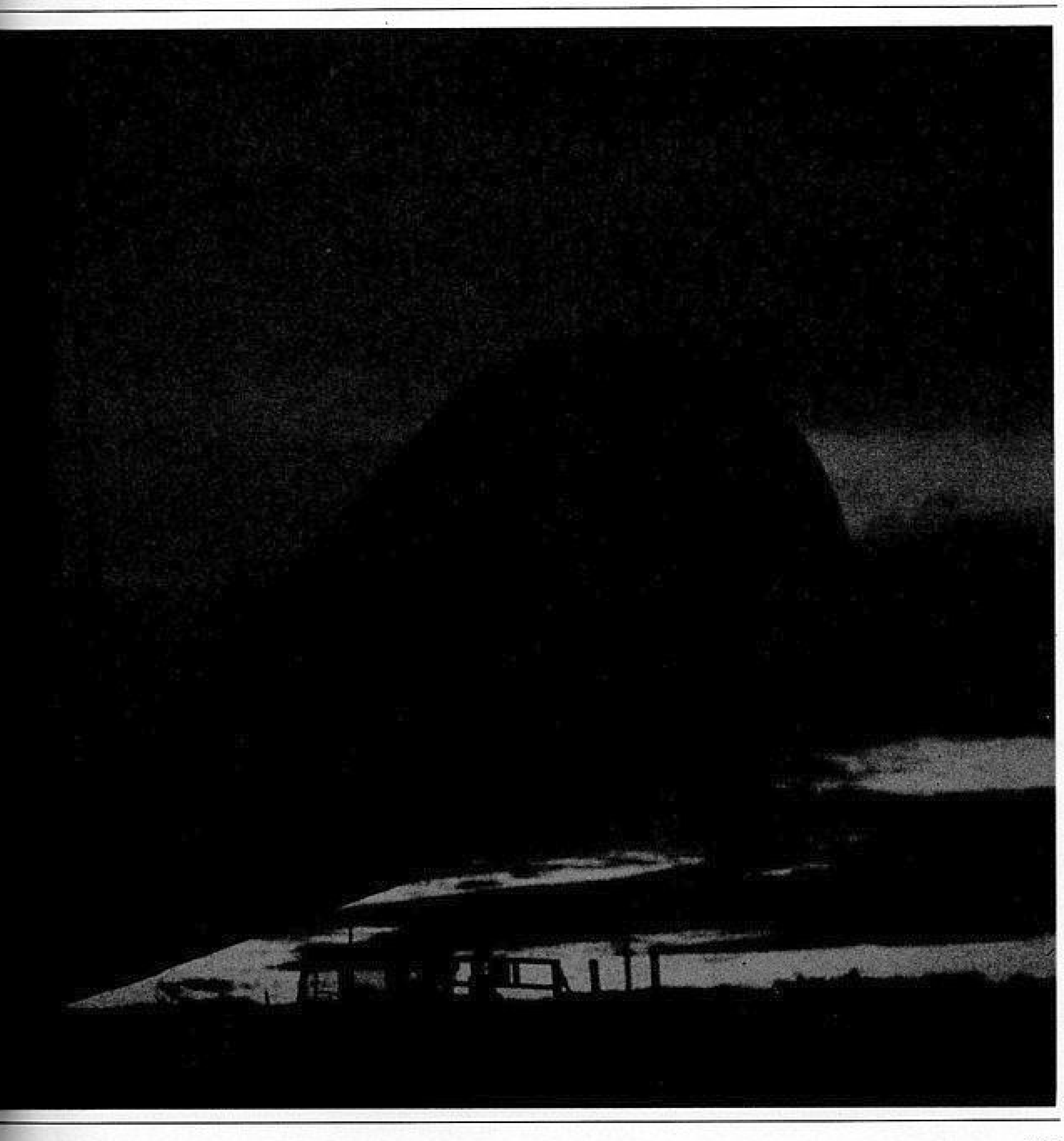
Thomas Bencard

Bis spätabends steckte Kortschagin gewöhnlich in der öffentlichen Bibliothek . . . Stundenlang saß Pawel auf der an die riesigen Bücherschränke gelehnten kleinen Leiter und durchblätterte ein Buch nach dem anderen, immer auf der Suche nach etwas, was für ihn interessant und nützlich sein könnte. Es waren meist alte Bücher, die er fand. Die neue Literatur hatte ganz bescheiden in einem kleinen Schrank Platz gefunden. Da standen zufällig hierhergeratene Broschüren aus der Zeit des Bürgerkrieges, »Das Kapital« von Marx, »Die eiserne Ferse« und einige andere Bände.

Unter den alten Büchern fand Kortschagin den Roman »Spartakus«. Nachdem er ihn in zwei Nächten verschlungen hatte, stellte er ihn in den kleinen Schrank neben eine Reihe Gorki-Bände.

Nikolai Ostrowski,
»Wie der Stahl gehärtet wurde«





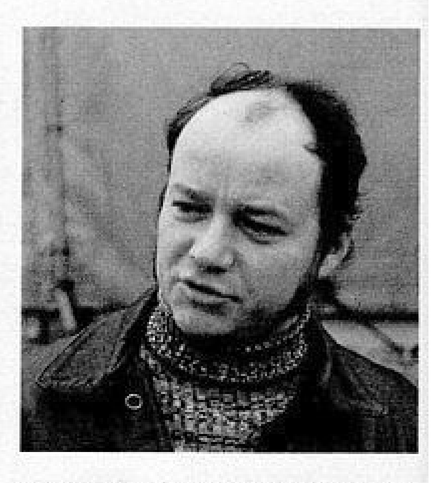
Euch beweisen wir's schon...

Seit der Drushba-Trasse ist er allgemein als »Lippe« bekannt, wegen der großen Lippe, die er oft riskiert. Obwohl eine solche Eigenschaft vielen als Nachteil ausgelegt wird, bei Dipl.-Ing. Dietmar Liebmann ist die Bezeichnung mit Sicherheit als Lob gemeint.

Wenn Lippe über eine Baustelle geht, erkennt man ihn schon von weitem. Nicht nur, weil er fast pausenlos angesprochen, nach seiner Meinung gefragt wird oder selbst das Gespräch sucht. Nein, auch äußerlich ist er nicht zu übersehen: Das Markenzeichen von Lippe ist eine alte, abgewetzte Lederjacke und eine nicht viel jüngere schwarze Aktentasche. Sein Büro, sagt er. Da ist alles drin, was er braucht. Von Schreibtischarbeit hält er nicht viel: »Ich hasse nichts mehr, als mit dem Papiertiger zu kämpfen.«

Mit dieser Meinung hält er in seinem Leitungsbereich nirgends hinter dem Berg. »Anfangs waren viele etwas pikiert, wenn ich ihnen sagte, geht raus, da spielt die Musik. Draußen, vor Ort, müßt ihr mit den Truppen arbeiten, alles ansehen, alles organisieren, konzipieren, im voraus planen.« Dietmar Liebmann macht es selbst vor, mit Erfolg, wie der Weg des Mannes beweist, der genau ein Jahr jünger als unsere Republik ist.

Doch gehen wir der Reihe nach vor. Bis 1974 arbeitete er im Leipziger VEB Schwermaschinenbau »S. M. Kirow«. Dann wurde er Lehrschweißer und bildete in Neukirchen im Ausbildungszentrum rund 200 Schweißer für die Spezialaufgaben beim Rohrleitungsbau an der Drushba-Trasse heran. Als es dort losging, wurde ein Brigadier für das Kollektiv gesucht, das die rückwärtigen Verbindungen der Trasse zu schließen hatte. Spezialaufgaben, höchste Qualität, Nullfehlerquote gefordert. Dietmar Liebmann war der richtige Mann. Als Lehrschweißer bot er die Garantie, daß dort im Spezialistenkollektiv weitgehend nachbesserungsfreie Arbeit geleistet wurde. 10 Mann gehörten zur Truppe, es hat viel Spaß gemacht, wenn es auch oft hart war.



Was dann kam, war allerdings für Lippe, diesen Namen hatte er sich unterdessen verdient, noch härter: Man beschloß, den jungen Genossen zur Qualifizierung an die Bergakademie Freiberg zu schicken. Am liebsten hätte er sich gedrückt, und beinahe wäre das auch gelungen, wenn, ja wenn nicht sein Chef Alfred Wagner gewesen wäre, der sich in seinen



Dickschädel gesetzt hatte, den beruflichen Weg des vielversprechenden jungen Genossen weiter zu beeinflussen.

Als Dietmar Liebmann dann Ende 1982 endlich über seiner Diplomarbeit saß – »das lag mir nicht so sehr«, erinnert er sich, »lieber härteste Arbeit an der Trasse als diese Anstrengung mit der Schreiberei« –, kamen bereits Genossen, die ihn erneut für die Trasse gewinnen wollten. Bei den Rückwärtigen lief es nicht so recht. Wieder einmal ließ sich Lippe »breitschlagen«, wie er sagt, schaffte es, vorfristig seine Diplomarbeit zu beenden, und fuhr Anfang 1983 mit dem Konvoi in die Ukraine.

Da baute er dann die Gewerke mit auf, die das Reinigen, Isolieren und Versenken des fertigen Stranges sowie die rückwärtigen Verbindungen zu erledigen hatten. Schließlich waren das rund 200 Mann, in der härtesten Kampfzeit sogar 250.

Fragt man Lippe heute, worüber er sich bisher am meisten gefreut hat, dann lautet die Antwort: »Als wir den Abschnitt an der Erdgastrasse dann endlich geschafft hatten. Ehrlich, zu Anfang hätte ich nie geglaubt, daß wir das hinkriegen. Drei Monate schneller als geplant! Nun, dann haben wir es doch gepackt.«

Bei Dietmar Liebmann trifft man die typische Haltung so vieler Trassenerbauer: unterkühlt, den eigenen Erfolg eher herunterspielend, sich keinesfalls mit Leistungen brüstend.

Und Leistungen waren das wirklich, keine Frage. Eine Unmenge Überstunden hingen da dran. »Manchmal haben die Leute fünfzig bis sechzig Stunden hintereinander durchgearbeitet, die waren bis an die Leistungsgrenze ausgepumpt«, sagt er. Schweißer und Raupenfahrer dachten nach der Schicht dann oft an nichts anderes, als ins Bett zu fallen und durchzuschlafen, bis der Wecker unbarmherzig zur nächsten Schicht rief.

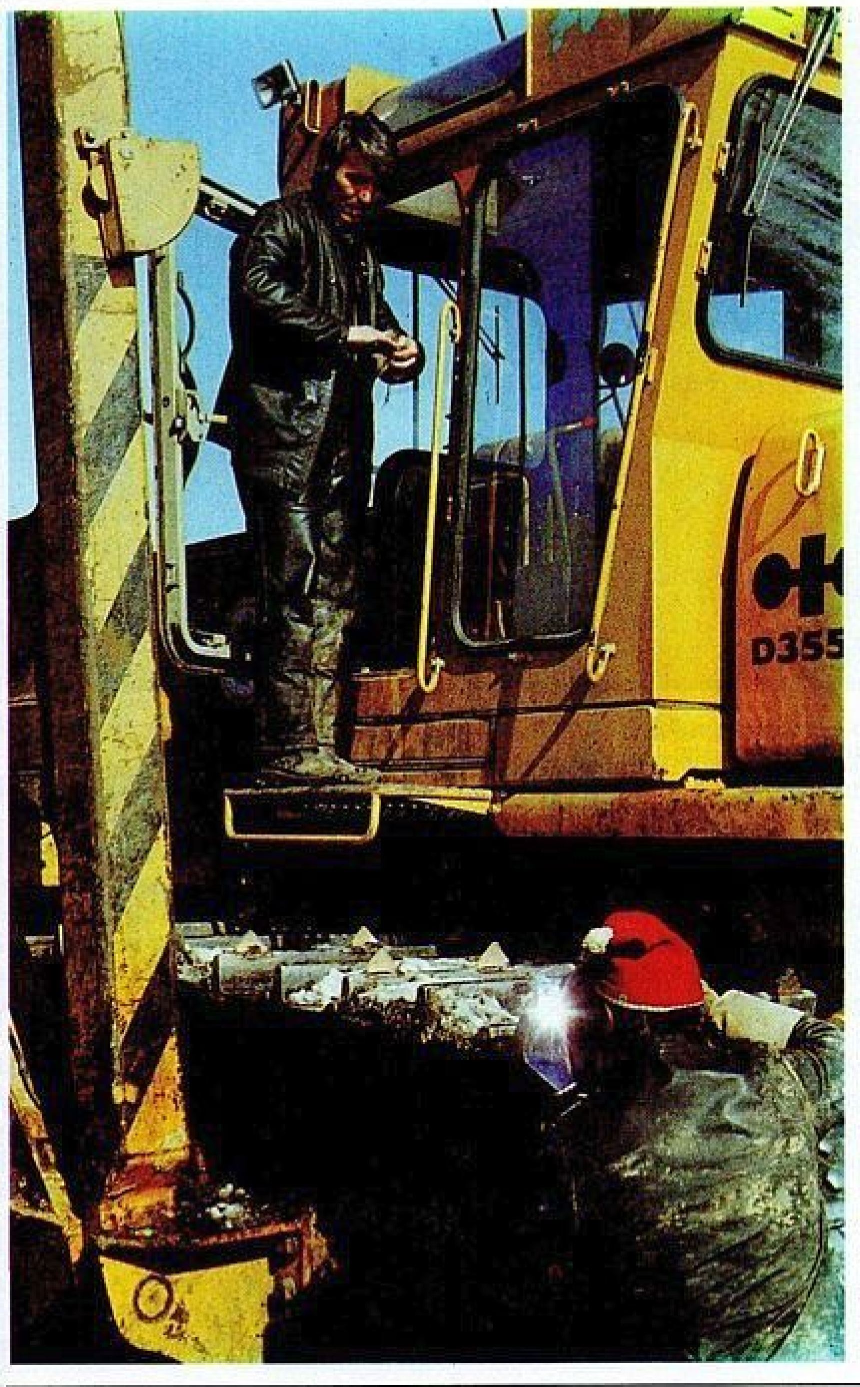
Dahinter steckte mehr: »Euch beweisen wir's schon«, so haben viele ihre innere Triebfeder in Worte gekleidet. »Mit ihrem Boykott, nein, da kommen die Amis bei uns nicht durch.« Und so war es denn auch: Vorfristig konnte das erste Erdgas nach Frankreich geliefert werden!

»Junge, da bist du stolz, auch auf dich und deine Jungs«, sagt Dietmar heute rückblickend. Und fertig war er. Im August konnte er nach einem halben Jahr das erstemal wieder nach Hause, in den wohlverdienten Urlaub fahren. Da hat ihn in Leipzig seine Frau kaum wiedererkannt, so viel hatte er abgenommen. Kein Wunder, täglich war er in diesen Monaten 16 bis 18 Stunden auf den Beinen, meist ohne einen einzigen freien Tag in der Woche. »Wir haben Tag und Nacht geschuftet. Als Leiter mußtest du doch überall vor Ort sein. Innerhalb eines halben Tages ergaben sich oft völlig veränderte Bedingungen. Wenn du da nicht zur Stelle warst, um richtig zu entscheiden, da hättest du sonst schnell den Überblick verloren.«

Nun, der frischgebackene Diplomingenieur hat ihn behalten. Dafür wurden er und das Kollektiv mit dem Orden »Banner der Arbeit« ausgezeichnet. Für ebenso wesentlich hält er, daß inzwischen sein Verantwortungsbereich weiter gewachsen ist. Bereichsleiter für den ganzen Arbeitskomplex am Strang, vom Rohrgraben über Reinigen, Isolieren, Versenken bis hin zu den rückwärtigen Verbindungen. Das ist logisch und richtig, denn all diese Gewerke hängen unmittelbar miteinander zusammen. Wenn es bei einem von ihnen nicht richtig flutscht, stockt es auch bei den anderen. Für 350 bis 400 Trassenerbauer hat Lippe den Kopf hinzuhalten.

Dietmar Liebmann ist ein typisches Beispiel für die vielen jungen Genossen, die an zentralen Jugendobjekten der FDJ, angefangen bei Max, gereift sind und sich zu sozialistischen Leiterpersönlichkeiten entwickelt haben. Und Lippe wird nicht der letzte sein. Hier beweisen sich diese Jugendobjekte sehr deutlich als Stätten der kommunistischen Erziehung.

Warum er sich so in die Arbeit reinkniet? »Mir bereitet es eine Riesenfreude, wenn ich eine Truppe habe, die richtig mitzieht, mit der wir den Erfolg schließlich zusammen feiern können.« Wenn er merkt, daß Leute die Arbeit behindern, indem sie wichtige Sachen verschludern, »dann möchte ich am liebsten auf den Tisch springen«, sagt er.



»Weißt du, bei Professor Gilde in Halle am Schweißinstitut hängt im Treppenaufgang eine Losung: ›Erfolg haben ist Pflicht!‹ Wenn jeder so denken und handeln würde, kannst du dir vorstellen, wie schnell wir dann vorankommen würden?« fragt er. Ich muß ihm recht geben.

Natürlich kennt auch der erfolggewohnte Lippe Momente, wo er moralisch mal so ganz unten ist. Wenn beispielsweise ein Verlegekran, der sage und schreibe mehr als eine Million Mark kostet, in den Rohrgraben rutscht, gerade im Frühjahr, wenn der tiefgefrorene Boden oberflächlich zu tauen beginnt, das bereitet schon Kopfschmerzen. Wieviel Risiko muß und wieviel darf man als Leiter eigentlich guten Gewissens übernehmen?

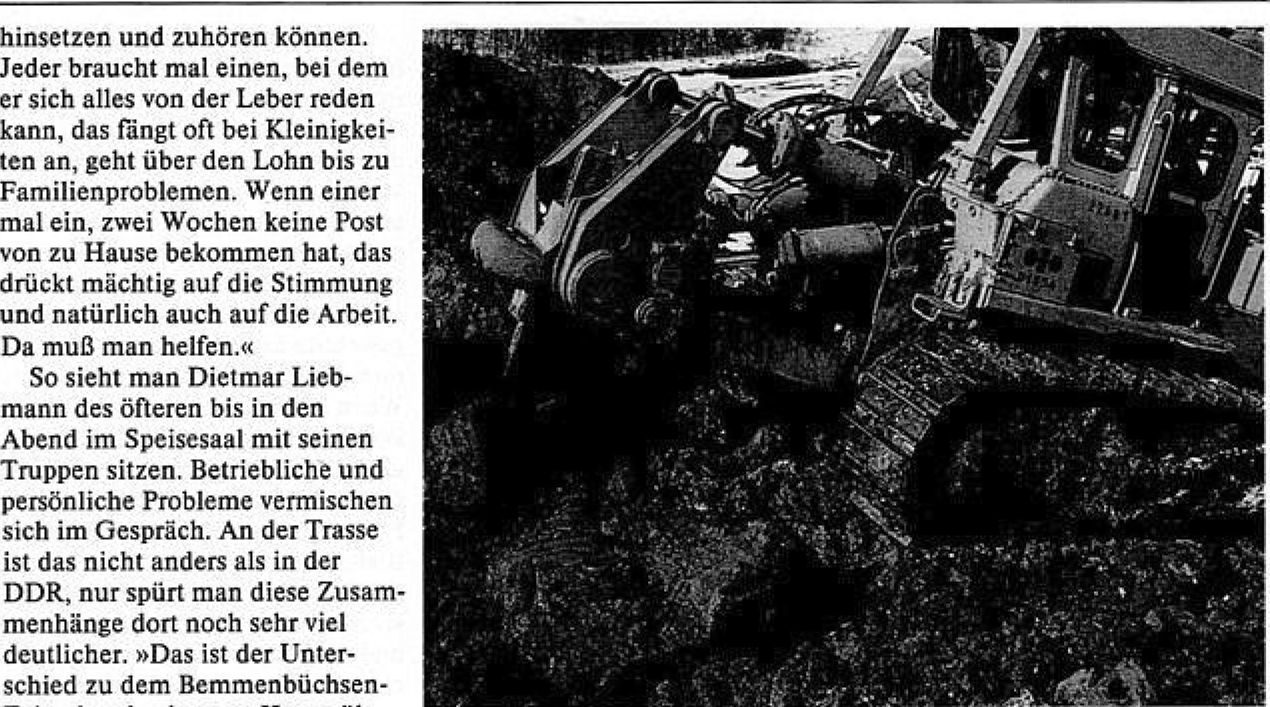
Oder es ärgert ihn, wenn auf der Baustelle jemand, der von der Praxis keinerlei Ahnung hat, nur theoretisch alles besser zu wissen glaubt, überall reinzureden versucht. Damit kommt man an der Trasse bei den Jungs nicht an. Wenn Lippe mit seinen Truppen redet, kann er ehrlichen Respekt voraussetzen. Sie wissen, daß er alles schon selbst an der Trasse erlebt hat. Da erhält sein Rat Gewicht. Sie wissen auch, er erwartet, daß sie nachdenken, überlegen, bessere Lösungen suchen.

Einsatzbereitschaft, Engagement und Disziplin, das verlangt er und findet es bei den meisten. Natürlich muß er seinen Jungs dafür auch ein offenes Ohr bieten: »Da mußt du dich eben mit ihnen

hinsetzen und zuhören können. Jeder braucht mal einen, bei dem er sich alles von der Leber reden kann, das fängt oft bei Kleinigkeiten an, geht über den Lohn bis zu Familienproblemen. Wenn einer mal ein, zwei Wochen keine Post von zu Hause bekommen hat, das drückt mächtig auf die Stimmung und natürlich auch auf die Arbeit. Da muß man helfen.«

So sieht man Dietmar Liebmann des öfteren bis in den Abend im Speisesaal mit seinen Truppen sitzen. Betriebliche und persönliche Probleme vermischen sich im Gespräch. An der Trasse ist das nicht anders als in der DDR, nur spürt man diese Zusammenhänge dort noch sehr viel deutlicher. »Das ist der Unterschied zu dem Bemmenbüchsen-Feierabend, wie er zu Hause üblich ist«, sagt er in seinem unverkennbaren Leipziger Dialekt. »Da packt jeder seine Bemmenbüchse ein und geht nach Hause. Hier lebst du vierundzwanzig Stunden täglich mit deinem Kollektiv zusammen, zwölf, sechzehn, manchmal auch vierundzwanzig Wochen hintereinander. Da ergibt es sich zwangsläufig, daß einer Rat beim anderen sucht und ihn auch bekommt. Das ist ein Geist der Zusammenarbeit, den kann man sich nur hier so richtig vorstellen.«

Für seine Frau in Leipzig hat er bisher niemals so viel Zeit gehabt. 12 Jahre, rechnet er nach, sind sie verheiratet, und erst 5 davon haben sie so zusammen gelebt, wie das bei Ehepaaren eigentlich üblich ist. Sonst war er auf Montage

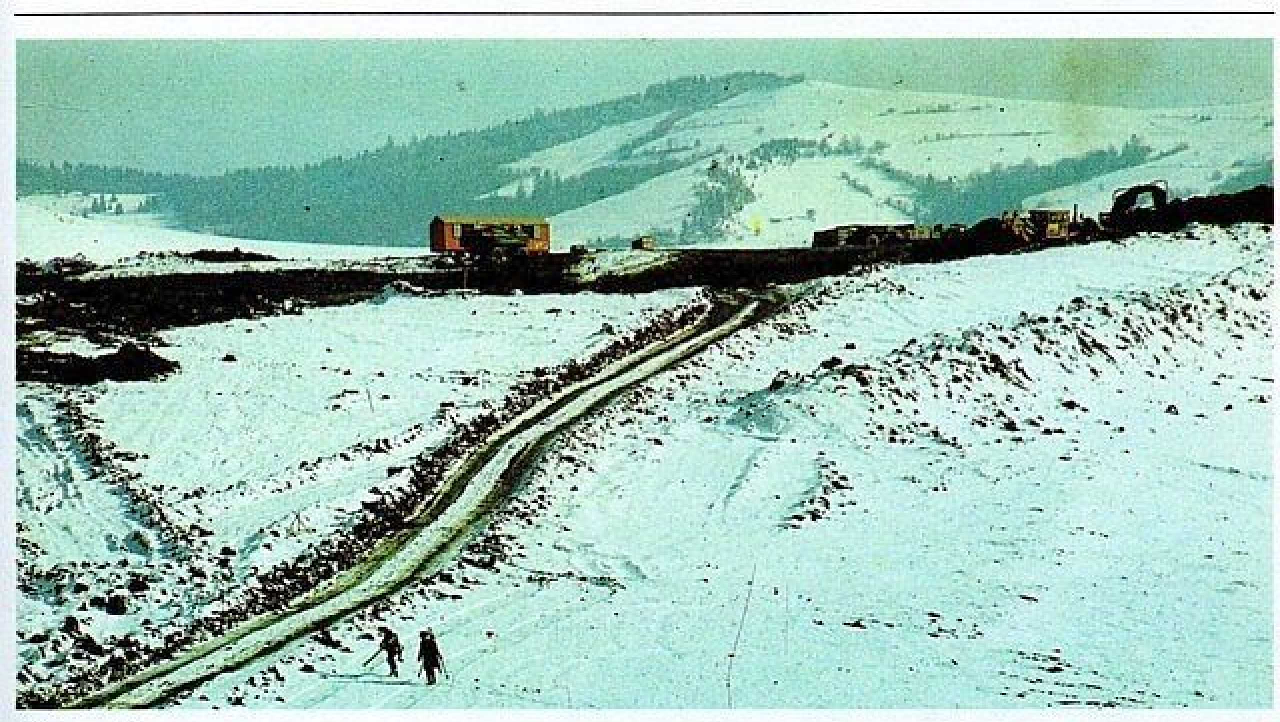


in der Sowjetunion oder beim Studium in Freiberg, als sie auch nur eine Wochenendehe führen konnten.

Seine Frau zeigt großes Verständnis für ihn. Sie sieht ein, welche gesellschaftliche Bedeutung seine Arbeit hat und daß er ohne diese Tätigkeit wahrscheinlich todunglücklich wäre. Sein Sohn, 12 Jahre alt, macht ihm viel Freude mit guten Leistungen in der Schule, man hört den Vaterstolz heraus.

Als wir uns unterhalten, ist übrigens gerade ein Brief aus Leipzig angekommen. Frau Liebmann schreibt, daß es zur Zeit nur wenig Futter für Laura zu kaufen gäbe. Laura zeige darüber unverhohlenen Ärger. Laura ist eine Boa constrictor, Lippes Hobby, dem er sich allerdings nur selten widmen kann. Die 2,5 Meter lange Riesenschlange wird in der Neubauwohnung von seiner Frau betreut, solange Lippe an der Trasse arbeitet. Wenn das keine Liebe ist . . . Aber gewiß braucht der Erfolg an der Trasse einen solchen festen Rückhalt zu Hause.

Thomas Bencard



Porträt eines Trassenerbauers

Pioniergeist unter der Mütze
mindestens zwei Jahre
zwölf Wochen mal zwölf Stunden
die Härte der Schicht
und Launen der Wetter
am Hals

in Schuhe rieselt
der Sümpfe Schlamm, Flußwasser
oder lehmiges Gebröckel
siebenhundert Kilometer Bauplatz
wollen mit

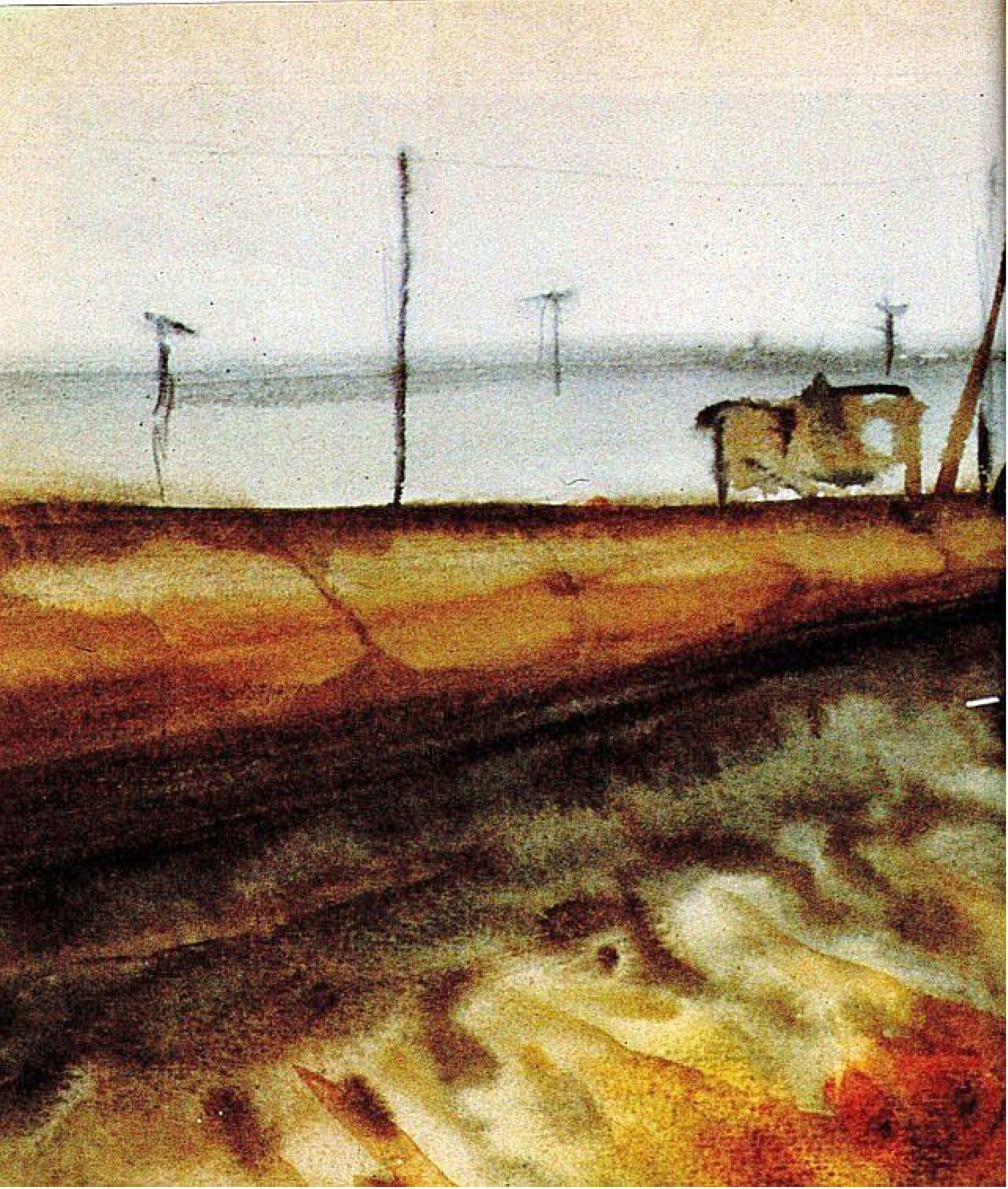
die Nächte sind kurz
ohne Schatz neben dem Lagerplatz
Tonnagen, Aggregate, Röhren und Beton
man träumt davon

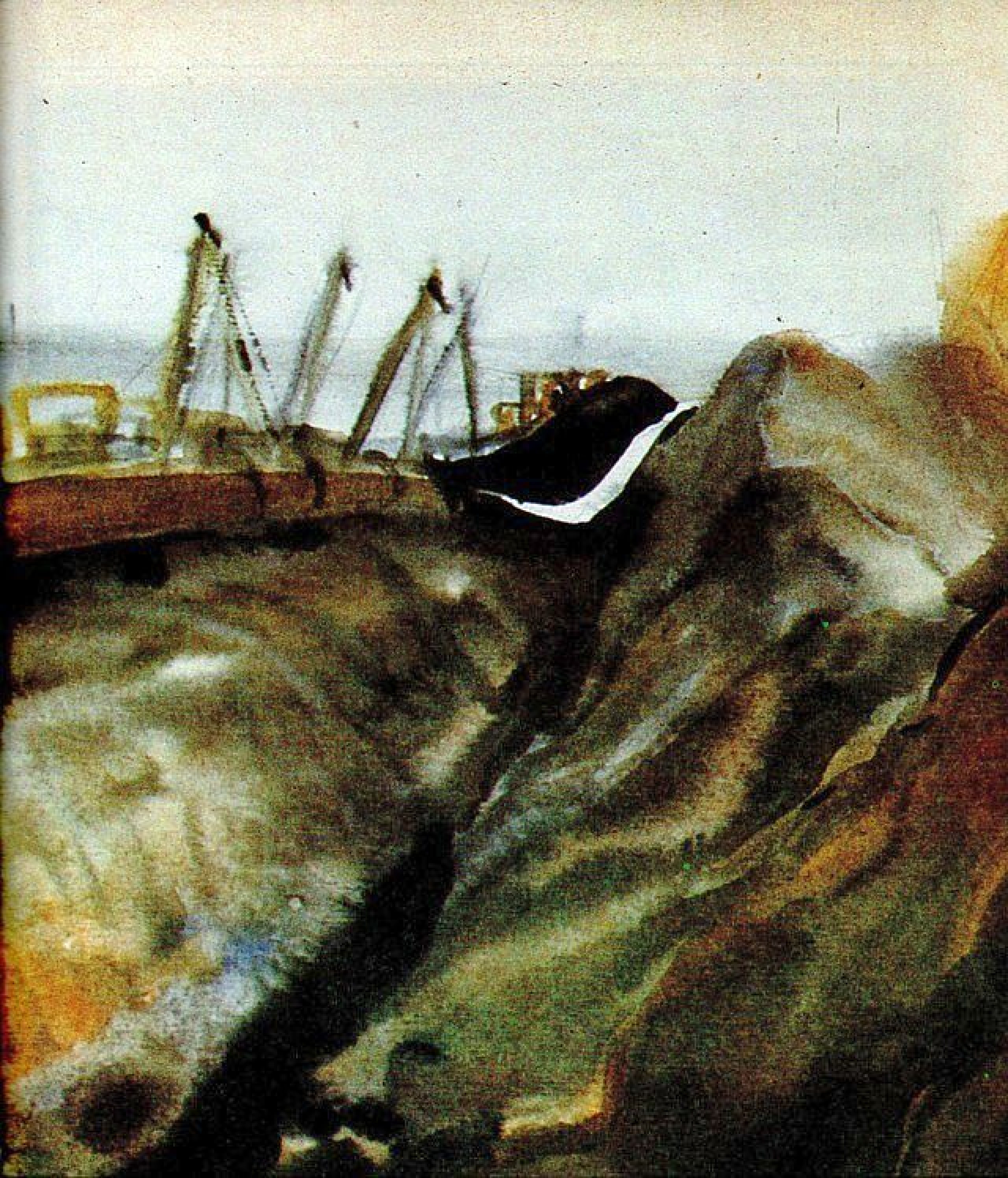
Nachschub rollt briefähnlich
vom VEB ZU HAUS
bei jeder Ladung schlägt
die Goldwaage aus
gegen Zweifel

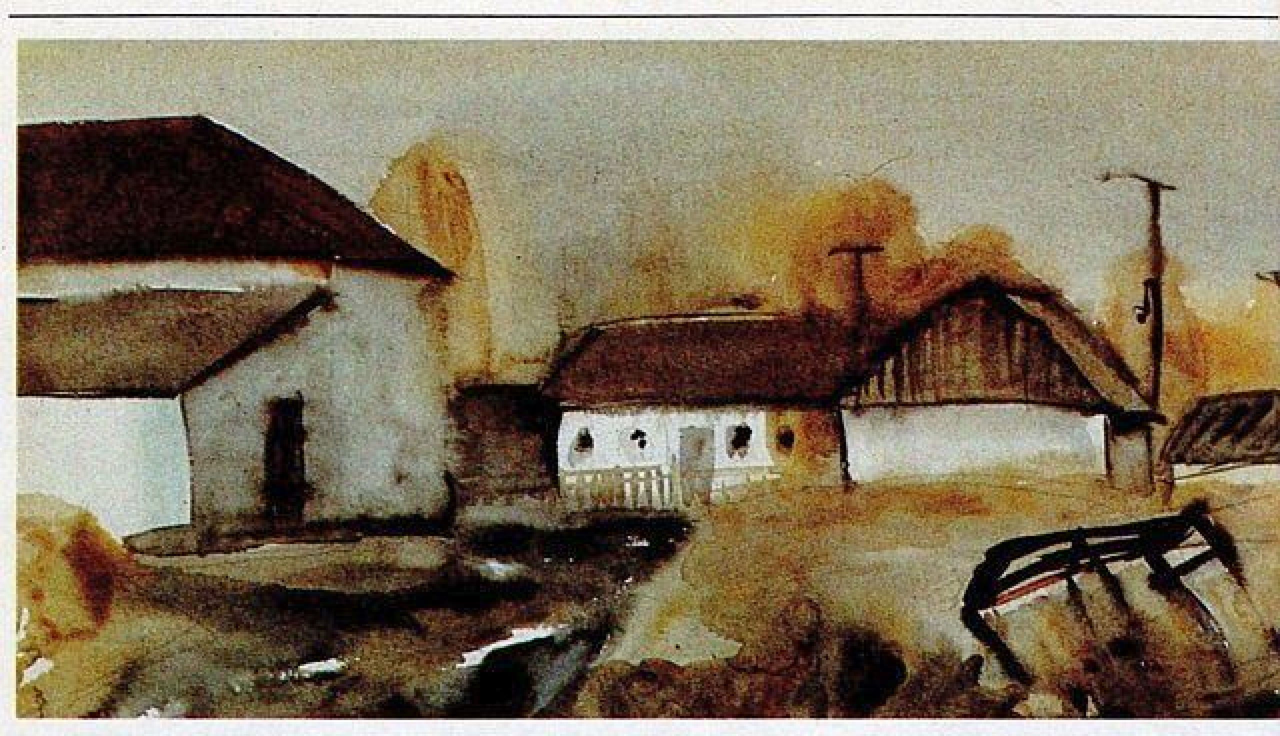
das ist ein Treibstoff
wie guter Lohn auf die Hand
die Schmerz trägt und Lust
ins Leben greift und fühlt

die Kälte der stählernen Ader
gepflanzt in irdenen Schoß
dem morgen Wärme entströmt
faßbar wie der schlagende Puls
an der Schläfe
unter der Mütze

Gerhard Jaeger







Die Korrektur des Wasserturms

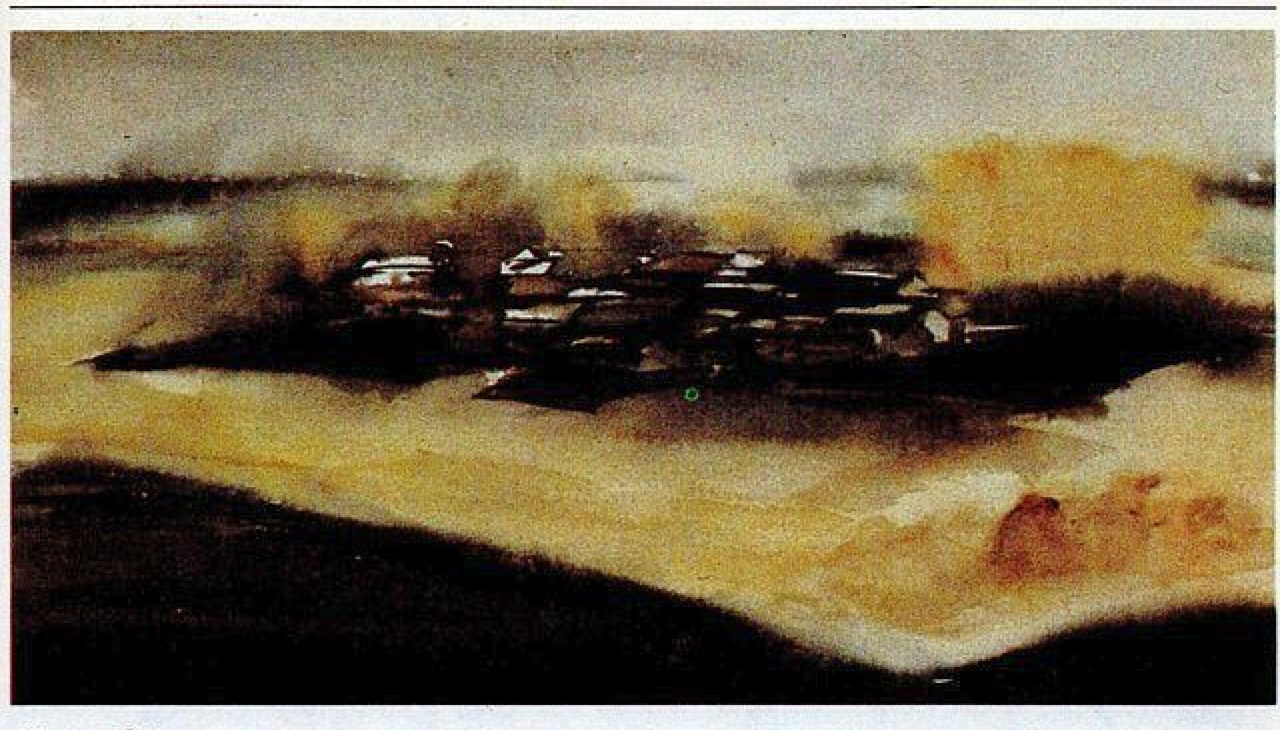
Schwarzer Schlamm – das war das erste, womit ich beim Aussteigen aus dem Zug Bekanntschaft machte und was mich die ganzen vier Wochen meiner Trassenzeit treu begleitet hat.

Und genauso unerwartet wie dieser erste Eindruck war eigentlich alles andere, was ich dort erlebt habe; manches hört sich unglaubwürdig an, absurd, übertrieben auf jeden Fall . . .

Prägend ist die Landschaft des Schwarzerdegebiets für alles, was sich dort abspielt. Sie ist für mein Gefühl »unendlich« weit, mit einem flachen Horizont, wie leergefegt. Menschen erscheinen als schwarze Punkte, verloren . . .

»Was willst du denn hier malen?« fragten mich die Männer immer wieder, erstaunt, wenn ich früh schon loszog, wenn ich mich mitten in dieser Weite absetzen ließ. Ich konnte das damals nur vage beantworten, folgte lediglich einem Drang, zu sehen, aufzunehmen – Ortschaften mit ochsenblutroten Dächern, Giebeln in Türkis oder Blau, rosafarbene Wände, die Birken mit ihrem damals leuchtend gelben Laub vor herbstlich-regnerischem Himmel und schwarze Äcker. Anfänglich war ich verwirrt von den vielen Eindrücken, unruhig, wollte »es« zwingen. Brauchbare Skizzen machte ich erst Tage später . . .

Viel weniger Erstaunen als bei unseren Männern rief übrigens mein Erscheinen bei den Einheimischen hervor. Einmal sitze ich an einem Bahnübergang. Zwei Bauarbeiter kommen vorbei, begrüßen mich, besehen sich meine Arbeit und fangen an, laut zu debattieren. Da ich nicht viel verstehe, bleibe ich uneinsichtig, bis mir der eine kurz entschlossen den Bleistift aus der Hand nimmt und einen Wasserturm verbessert. Mit großer Geste schlägt er sich an die Brust und erklärt, daß er den Wasserturm mitgebaut hat. In seiner Freizeit male er übrigens auch, aber in Öl und, nach kurzem Blick auf mein Blatt: »pochoshe« (ähnlich) . . .



Komplimente auf georgisch

Mein letzter Tag nach vier Wochen an der Trasse – ich bin in Lipezk.

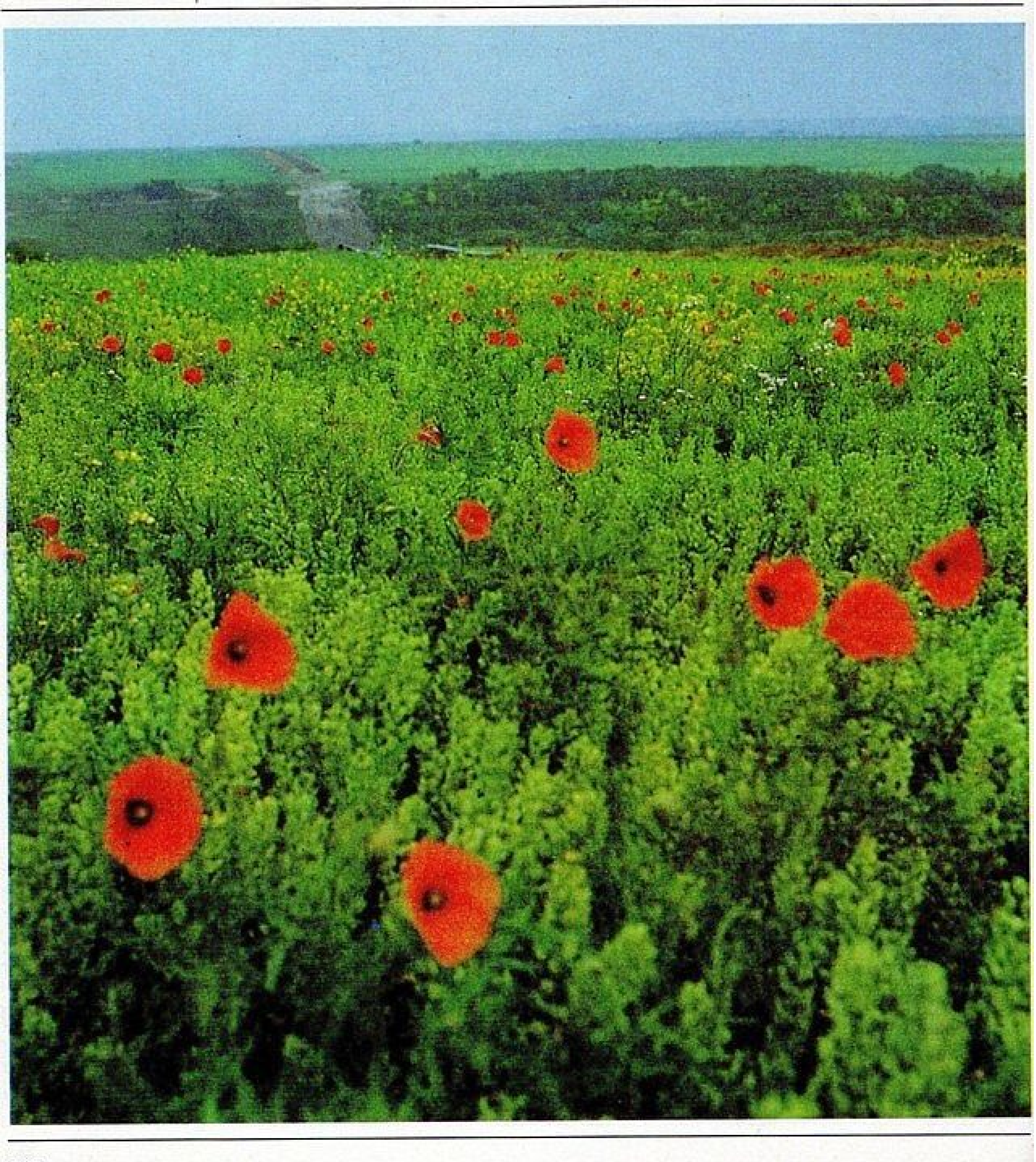
Meine Sachen, das Papier, die Farben sind verpackt, und noch neun Stunden bis zur Abfahrt ... Kurz entschlossen setze ich mich in einen Linienbus und steige am Rynok – am Markt – aus.

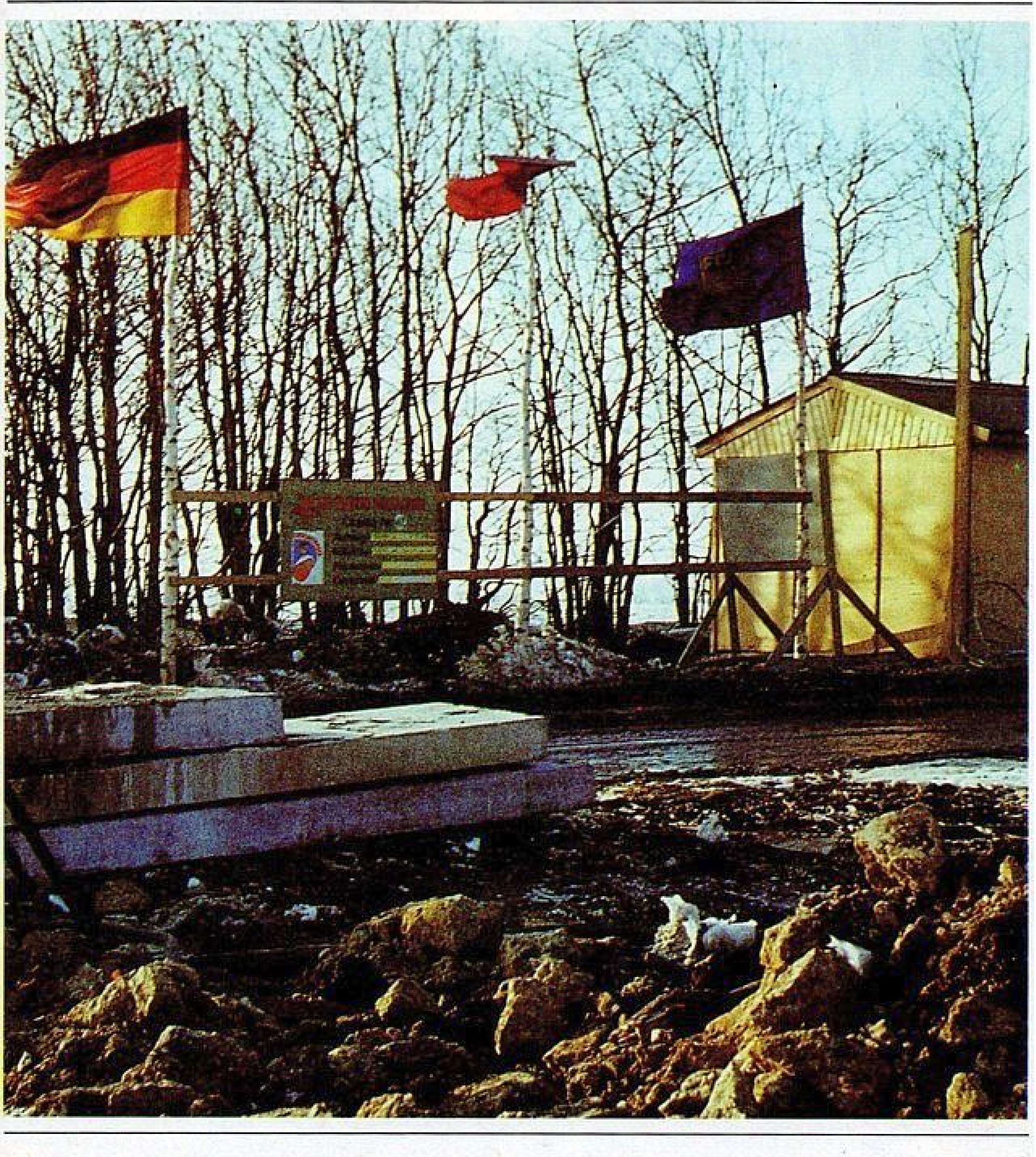
Wo könnte man Zeit besser rumbringen als hier – auf einer großen, umzäunten Fläche stehen lange Reihen überdachter Stände. Daran vorbei defilieren die Kauf- oder Schaulustigen. Unentschlossene werden freundlich zum Probieren von Melonen oder Sonnenblumenkernen aufgefordert, zum Betasten von Handgestricktem, zum Wühlen in undefinierbaren Metallteilen; man feilscht, gibt gute Ratschläge, witzelt, wirbt. Unüberseh- und unüberhörbar die Obstverkäufer aus Georgien. Neben guter Ware habe ich dort die wohlklingendsten Komplimente bekommen ... und selten meine mäßigen Sprachkenntnisse so bedauert. Am Ende darf ich zwei von ihnen fotografieren. Vor ihrem Stand stehend, legen sie sich die Hände um die Hüften und sehen ruhig in mein Objektiv.

Beim Verlassen des Marktes stoße ich im Gedränge mit einem jungen Mann zusammen. Sein Einkaufsnetz hat sich an einem meiner Knöpfe verfangen. Wir lösen uns lachend voneinander, kommen ins Gespräch, und es stellt sich heraus, auch er ist Maler ... Für die wenigen Stunden, die mir noch bleiben, bietet er sich als Fremdenführer an. Und wieder habe ich Glück, denn gerade wird eine Ausstellung aufgebaut, in der sich alle Lipezker Künstler vorstellen. Ich habe zufällig den Katalog einer Grafikausstellung von zu Hause dabei. Er ist sofort umlagert – Gesprächsstoff für die nächsten Tage.

Etwas später im Atelier. Ich trinke schwarzen Tee. Die Beatles singen »All you need is love«, und mein neuer Freund erklärt mir lachend die Pluralbildung von »zwet« (Farbe).

Ursula Strozynski





Das Werk von Tausenden

Wer als Uneingeweihter vom Bau der Erdgastrasse hört, neigt leicht zu der Auffassung, da wird eben einfach ein Rohr zusammengeschweißt. Natürlich in einem Land, in dem alles um einige Nummern größer ist als bei uns in der DDR – aber eben doch nicht viel mehr als ein Rohr, das zu einem langen Strang zusammengefügt werden muß.

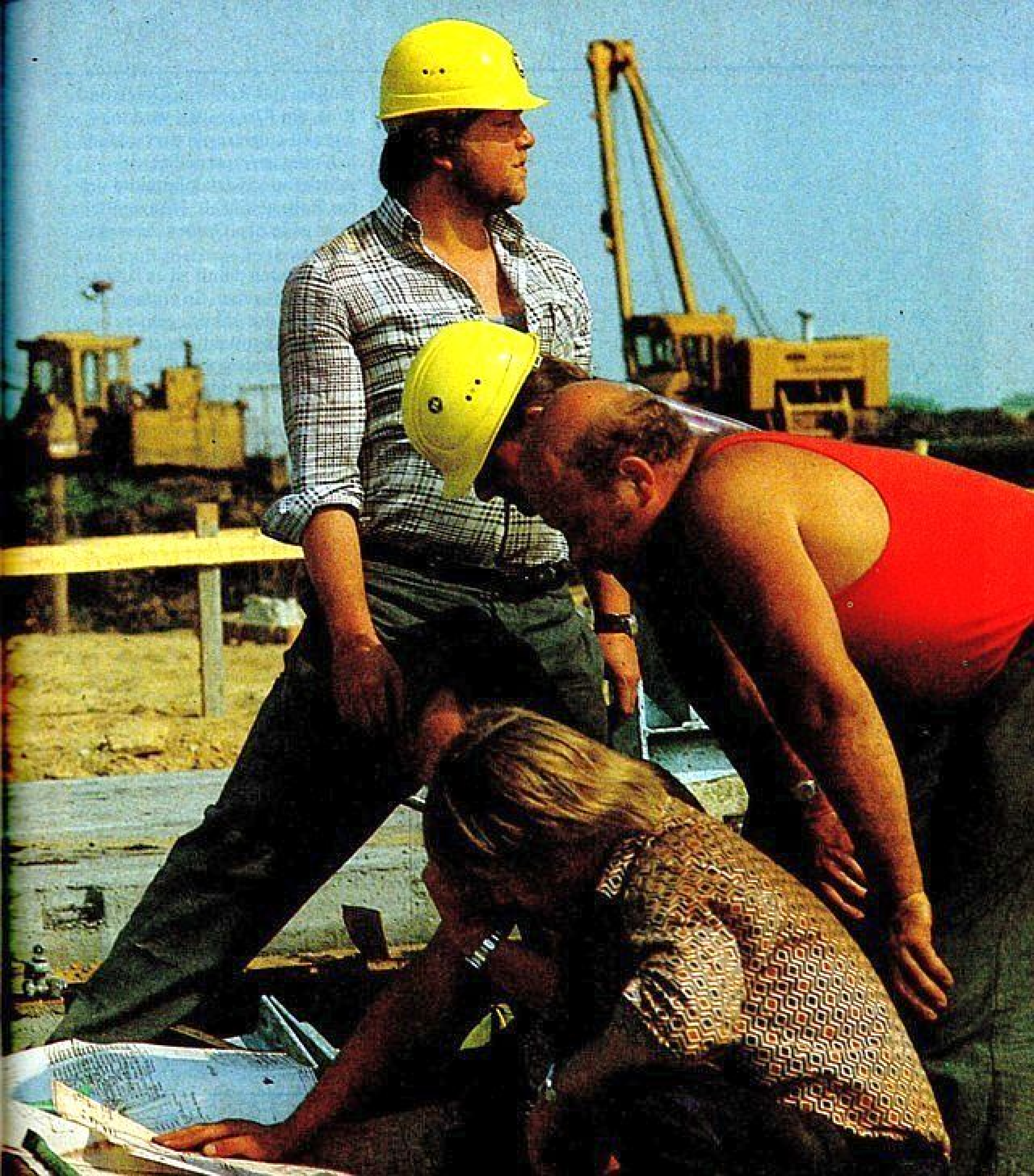
Tatsächlich wäre das ein äußerst unvollständiges Bild von den wahren Bedingungen an der Trasse. Etwa so als wollte man ein Puzzle, das aus insgesamt 500 Einzelteilen besteht, bereits nach 200 zusammengesetzten Stücken als fertig bezeichnen. Nein, die Trasse, dahinter stecken die Leistungen von weit mehr Mitgliedern der FDJ als nur jenen, die unmittelbar am Rohr zu tun haben. Wenn irgendwo der Spruch berechtigt ist, daß eine Kette bloß so viel hält wie ihr schwächstes Glied, dann mit Sicherheit beim Bauvorhaben des Jahrhunderts.

Hätte nur eins der vielen Kollektive versagt, wäre die überzeugende Abfuhr für die Reagansche Embargopolitik wahrscheinlich nicht ganz so eindrucksvoll ausgefallen. Im Grunde fängt das bereits bei den vielen Leistungen an, die in der Heimat in Zulieferbetrieben für den Bau der Trasse vollbracht wurden.

Doch wenden wir uns hier der Arbeit der Jugendbrigaden in der Sowjetunion zu. Noch lange bevor der erste Spatenstich getan wird oder eine Raupe mit gewaltigen Erdbewegungen beginnt, sind schon die Geodäten am Werk, die die Trasse vermessen und abstekken. Ihnen folgen als nächste die Förster, die Baufreiheit für die Trasse schaffen müssen. Keine einfache Aufgabe für die mit der Natur vertrauten Männer aus DDR-Forstwirtschaftsbetrieben. Tiefer Schnee, klirrende Kälte oder sengende Hitze machen ihnen die Arbeit nicht leicht.

Jetzt ist Platz für die schwere Technik. Riesige Raupen schieben den Mutterboden beiseite, der Rohrgraben wird ausgehoben. In unendlicher Folge kommen nun schwere Lastenschlepper mit vorgefertigten Dreiersektionen, die auf der vorbereiteten Trassenführung abgeladen werden. Sie sind auf den Schweißbasen aus je 3 Rohrstücken, jedes etwa 11 Meter lang und tonnenschwer, zusammengefügt worden.

An der Trasse kann das Vorstrecken Kilometer für Kilometer weitergehen. Die Schweißer in ihren schwarzen Lederkombinationen, die gegen glühende Elektrodentropfen schützen, verbinden Dreiersektion mit Dreiersektion. Auf Millimeter genau müssen die tonnenschweren Rohrstücke aneinandergefügt werden. Je nach Rohrdurchschnitt sind gut 3,80 Meter Schweißnaht bei einem 1220er-Rohr oder fast 4,50 Meter Naht bei einem 1420er-Rohr erforderlich. Jede Naht muß, wiederum abhängig vom Querschnitt, vier- oder fünfmal gezogen werden. Die Wurzel hält die Rohre zunächst zusammen, die Kapplage





wird innen im Rohr geschweißt, dann kommen ein oder zwei Fülllagen, und den Abschluß bildet die Decklage. Zuletzt werden die Nähte glattgeschliffen. Das klingt kompliziert, ist aber unbedingt erforderlich. Kein Arbeitsgang zuviel und kein Arbeitsgang zuwenig, so lautet das kleine Einmaleins des Trassenbaus.

Eine Naht muß wie die andere sein, Kilometer für Kilometer. Die Qualitätsforderungen sind hier unerbittlich, wer über die Fehlerquote von 0,6 Prozent kommt, hat Abzüge in Kauf zu nehmen. Es gibt keine Gelegenheit, Fehler zu vertuschen. Jede Naht wird abschließend von der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung geröntgt.

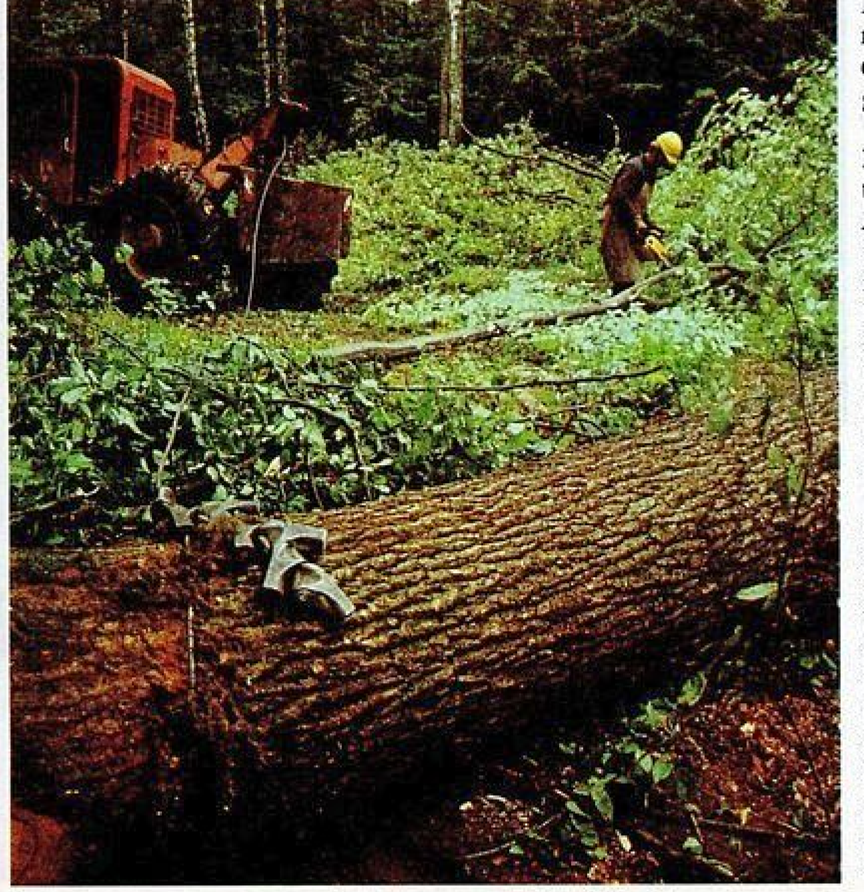
Ist das Rohr so weit vorgestreckt, sind alle Nacharbeiten erledigt, dann folgt das RIV – Reinigen, Isolieren, Versenken. Eine beeindruckende Konzentration modernster Technik. Schwere Krane auf Raupenketten heben die Rohrschlange an, Maschinen säubern das Rohr von Dreck und Rost, ein Klebemittel wird maschinell aufgetragen und schließlich eine isolierende Schutzschicht aus Spezialplastband um das Rohr gewickelt. Nun endlich kann es in den Graben versenkt werden.

Aber auch damit ist es längst noch nicht getan. So einfach, wie sich das alles anhört, geht es in Wirklichkeit nicht. Da sind zum Beispiel Straßen und Eisenbahnlinien, die mit schwerster Technik durchbohrt werden. An solchen Stellen, aber auch bei Flußüberquerungen, auf Hügeln und in Senken können die Vorstrecker die Rohre nicht fix und fertig zusammenfügen. Hier kommen die Männer der RWV, der rückwärtigen Verbindungen. Sie sind Spezialisten und stolz auf ihren Beruf. Oft Kilometer hinter den Vorstreckern und dem RIV, müssen sie alle technologisch bedingten Lükken im Strang schließen. Häufig sind Paßstücke zuzuschneiden und einzufügen, um endgültige Verbindungen herstellen zu können. Dafür braucht man Erfahrung und Augenmaß. Im Sommer herrschen im Rohrinnern unter der heißen Sonne gut und gern 70 bis 80 Grad. Da kann man die Rohre durch die Erwärmung wachsen sehen, auf 3 Kilometer Länge kommen leicht 50 Zentimeter Längenzuwachs zusammen. Das muß man berücksichtigen, sonst gibt es Ärger.

Sind die Qualitätsforderungen schon bei den Vorstreckern hoch, bei den Männern der rückwärtigen

Verbindungen darf es praktisch keine Fehler mehr geben. Beim Einschweißen tonnenschwerer Kugelventile ist die Nullfehlerquote sogar Vorschrift. Das kann man, oder man kann's nicht, sagen die Männer der RWV, wer's nicht kann, muß eben was anderes machen.

Übrigens, auch bei den rückwärtigen Verbindungen ist es notwendig, die Kapplage im Innern des Rohres zu schweißen. So unglaublich es klingt, der Mann, der die Innennaht legt, muß anschließend oft kilometerweit durch den Rohrstrang wandern, bevor er an der nächsten offenen Stelle endlich wieder aussteigen kann. Die längste Strecke im Rohr betrug bisher 7,5 Kilometer. In einem engen, finsteren Schlauch mit einem Durchmesser von 1420 Millimetern! Manfred Kügler, Jugendbrigadier aus Berlin, brauchte dafür sage und schreibe 2 1/2 Stunden! In gebückter Haltung! Ich habe seine Lederjacke hinterher gesehen, der Rücken war so gut wie durchgescheuert. Die längste Strecke in einem 1220er-Rohr betrug etwa 5 Kilometer.

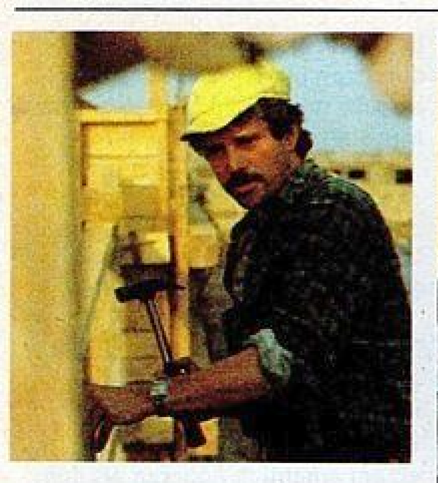


Angst darf man bei einer solchen Aufgabe nicht haben. Heldentum wird hier greifbar. Man kann nicht anders, als diesen Schweißern Achtung zu zollen.

Wenn auch die letzten Verbindungen geschlossen sind, wird das Rohr noch diversen Prüfungen unterzogen. Beispielsweise der Hauptdruckprobe, bei der mit einem erheblich höheren als dem Betriebsdruck die Haltbarkeit nachgewiesen wird. Nirgends darf die Gefahr bestehen, daß eines Tages Gas ausströmen könnte.

Erst wenn zum Schluß dann alles wieder planiert und der Mutterboden aufgetragen ist, kann die Arbeit als vollendet betrachtet werden. Welches von den einzelnen Gewerken das wichtigste ist? Keins! Jedes hat seine eigene entscheidende Bedeutung für das Gelingen des Ganzen, nur wenn eins einem Getriebe gleich wie ein Rädchen ins andere greift, kommt der Erfolg zustande.

Was zum Beispiel wäre die Arbeit der FDJ-Mitglieder an der Rohrleitung ohne die Leistungen derer an den Verdichterstationen? Wenn die Rohre die Adern dieses gewaltigen Mechanismus sind, dann sind die Kompressoren dessen Herz. Und ohne das läuft nun einmal nichts. Der Bau jeder Verdichterstation verdiente ein extra Kapitel in der Chronik dieses Jugendobjekts. Technisch komplizierteste Anlagen von Fabrikgröße

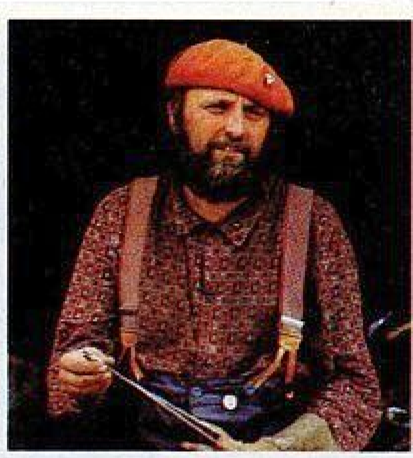


mit tonnenschweren Aggregaten sind äußerst schwierig zu installieren. Darüber hinaus bedarf es höchster Präzision bei sehr strengen Sicherheitsforderungen.

In Perwomaiski, wie an jedem anderen Standort auch, waren die Schwierigkeiten groß. Im November 1982 konnten selbst schwere Fahrzeuge das Baugelände kaum befahren. Die Plantermine aber ließen für solche Probleme nichts offen. In dieser komplizierten Situation erklärte sich eine erste FDJ-Stoßbrigade bereit, die Arbeit direkt auf dem Verdichterfeld aufzunehmen. Viele werden sich noch erinnern, wie die 40 jungen Trassenerbauer, Facharbeiter, Meister, Bauleiter, zu Fuß, mit schweren Raupenfahrzeugen und Wohnwagen im Gefolge, durch das sumpfige Gelände zur Baustelle zogen. Nur noch zum Wochenende ließen sie sich ins Wohnlager holen. Jetzt erübrigte sich der umständliche tägliche An- und Abtransport zur Schicht, der viele Stunden verschlang. Wertvolle Arbeitszeit war gewonnen . . .

Wesentlich unterstützt wurde die FDJ-Stoßbrigade von den 10 Zimmerleuten um Brigadier Wolfgang Vierbeck. Mit vielen Ideen und unauslöschlichem Optimismus gingen sie selbst an scheinbar unlösbare Aufgaben heran. Bald darauf stellten sie den Antrag, zur Jugendbrigade ernannt zu werden und auch um den Ehrennamen eines sowjetischen Helden kämpfen zu dürfen. Wie man sieht, haben Verdichterstationen nicht nur technische und ökonomische Bedeutung!

Die Arbeit der Wohnungsbauer verdiente ebenfalls, extra gewürdigt zu werden. Fernab von der Heimat entstehen bei den Verdichterstationen kleine Neubauviertel, vor allem für das spätere Bedienungspersonal. Schulen, Kinderkombinationen und Kaufhallen gehören zum Bauprogramm. Alle Bauteile kommen aus der DDR und werden auf Ent-



ladestationen in Empfang genommen, die meist auf freiem Feld liegen. Wer hier bei minus 20 Grad im Winter und schneidendem Wind eine 12-Stunden-Schicht durchsteht, darf darauf stolz sein.

Und dennoch haben wir bislang erst die halbe Wahrheit erfahren. Ohne die Arbeit der Köche und des Küchenpersonals ist die Trasse unvorstellbar. Beinahe rund um die Uhr wird hier für das leibliche Wohl gesorgt, wird Wurst selbst gemacht, werden Platten für die verschiedenen Mahlzeiten angefertigt. Und immer bleibt auch Zeit für Extras, für die Gestaltung von Freundschaftstreffen, Brigadefeiern oder Auszeichnungen.

Wo wären die Trassenerbauer ohne die Dienstleistungsunternehmen, die Wäsche waschen und überall für Ordnung und Sauberkeit sorgen. Ohne die »Putzis«, die zu Hause meist in völlig anderen Berufen tätig sind, ließe sich das geordnete, wohlgefügte Gemeinschaftsleben in den Wohnlagern nur schwer denken.



Und wo würden die Trassenarbeiter schlafen, gäbe es da nicht große Kollektive, die der Trasse vorauseilen und auf grünen Wiesen aus dem Nichts heraus innerhalb weniger Wochen komplette Wohnlager mit Baracken und Wohnwagen, mit Wasserleitungen, mit Fernheizung und Kanalisation schaffen. Das sind Leistungen, vor denen man nur den Hut ziehen kann.

Was wäre die Trasse ohne die vielen hundert Kraftfahrer, die Rohre ebenso wie Kies und Schotter, Bauteile oder Lebensmittel transportieren. Und ohne die Reparaturbrigaden, die die Technik instand halten. Ohne die Heizer, Schlosser und Klempner, die für das reibungslose Funktionieren der Infrastruktur in den Lagern sorgen.

Die Mitarbeiter der Postfilialen, deren Tätigkeit wesentlich die Stimmung der Trassenerbauer bestimmt, der Reisestellen, die den reibungslosen Ein- und Ausreiseverkehr der Urlauber organisieren, die Sekretärinnen – nicht einen könnte man an der Trasse missen.

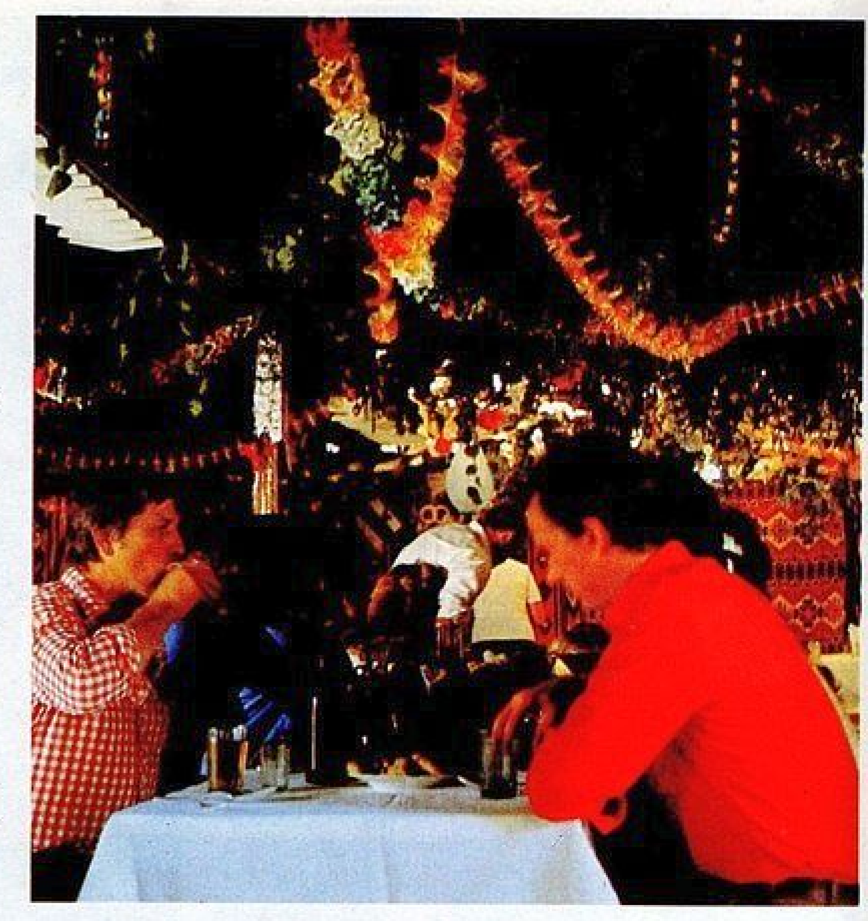
Es ist unmöglich, alle zu erwähnen, die ihren Beitrag für die Trasse leisten. Genannt werden müssen aber die Mitarbeiter des Gesundheitswesens der DDR, die an jedem Abschnitt die Trassenerbauer medizinisch betreuen. Die Ärzte, Schwestern und Krankentransporteure haben ebenfalls mit ungewohnten Bedingungen fertig zu werden. Der Weg zu den Baustellen führt meist über wenig erschlossenes Gelände, damit zurechtzukommen, muß man lernen. Die medizinischen Punkte und die Krankenstationen sind rund um die Uhr besetzt. Für die zahnärztliche Betreuung sorgen zwei mobile Stationen mit je einem Zahnarzt und einer Schwester. Übrigens ist der Krankenstand an der Trasse außerordentlich niedrig.

Ohne Übertreibung läßt sich sagen, daß die Trasse das Werk Tausender sowohl in der Heimat als auch in der Sowjetunion ist. Jeder hat seine, oft wenig spektakuläre, aber dennoch unverzichtbare Aufgabe zu erfüllen. Jedem von ihnen gebührt großer Dank.

Thomas Bencard



Freundschaftstreffen



Ein so gewaltiges Jugendobjekt wie der Bau der Erdgastrasse und der Verdichterstationen in der Sowjetunion, Tausende Kilometer von der Heimat entfernt, wäre ohne vielfältige Freundschaftsbeziehungen zu den Einwohnern entlang der Trasse einfach nicht vorstellbar. Eine Brücke für solche Freundschaften bilden die Brigadenamen.

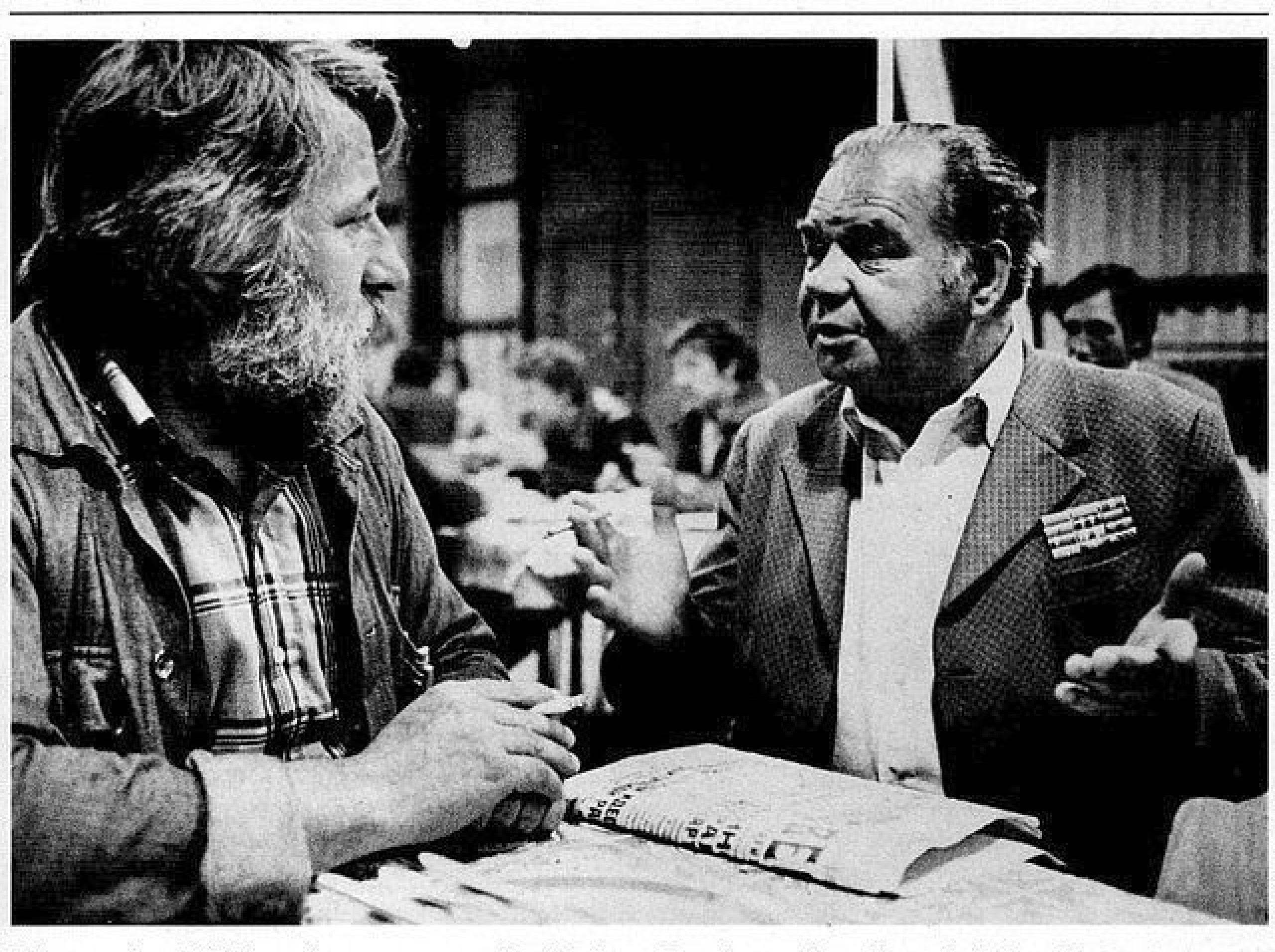
Viele dieser Ehrennamen sind dem Gedenken an Helden des Großen Vaterländischen Krieges gewidmet. Die »Butelins« beispielsweise haben sich ihres Vorbilds durch große Leistungen würdig erwiesen. Ihre Neuerervorschläge halfen, Tausende von Rubeln einzusparen.

Von dieser Jugendbrigade stammt die Losung »Man muß für den Frieden mehr tun als das Normale«. Sie entschlossen sich, jeden Monat einen Tag zusätzlich zu arbeiten. Als sie einen Artikel über den Hochrüstungsbeschluß der NATO gelesen hatten, gaben sie den von den Regierungen der UdSSR, der DDR und der ČSSR gemeinsam beschlossenen Gegenmaßnahmen ihre uneingeschränkte Unterstützung. Es war für sie Anlaß, ihren Beitrag an der Trasse zu erhöhen. Viele Kollektive sind ihrem Aufruf gefolgt.

Die meisten Jugendbrigaden können das Leben ihrer Helden nur aus der Literatur erforschen. So ist es verständlich, daß alle Gelegenheiten genutzt werden, Kontakte zu Einwohnern und Betriebskollektiven entlang der Trasse zu knüpfen. Oft ergibt sich das zwangsläufig, weil Großbetriebe oder Kolchosen die Trassenerbauer in vieler Hinsicht unterstützen. Schnell kommt es dann zu Vereinbarungen über Freundschaftstreffen, die für jeden Teilnehmer unvergeßliche Erlebnisse bleiben werden.

Solche Begegnungen haben einen ebenso festen wie festlichen Rahmen. Die Komsomolzen werden im Lager feierlich begrüßt. Für die Mädchen gibt es in der Regel Erdbeerbowle, für die Männer Bier. Selbstverständlich gehört dazu, daß der FDJ-Sekretär und der Komsomolsekretär zunächst über die Leistungen ihrer Kollektive berichten. Es folgen Kulturprogramme mit russischen Volkstänzen, Gesangsdarbietungen des Werkchors, begleitet von einem Laieninstrumentalensemble.

Wer an seinem Standort wie in



Jefremow das Glück hat, eine Trassenband zu besitzen, ist natürlich besonders gut dran. Die Trassenband, die von Amateuren aus den Bereichen Wohnungsbau, Versorgung und Transport gebildet wurde und jede freie Minute nutzte, um für einen Auftritt beim Nationalen Jugendfestival Pfingsten 1984 in Berlin zu proben, verfügt über ein kleines Repertoire an Trassenliedern. Mit ihnen revanchiert sie sich für die Darbietungen der Jefremower Komsomolzen, die gleichermaßen den musikalischen Enthusiasmus der Hobbymusiker wie den modernen Sound zu schätzen wissen.

Nach dem Kulturprogramm folgt Tanz, gleich ob zu den Klängen der Trassenband oder zur Disko. Die Freundschaftstreffen erweisen sich schnell als ihres Namens würdig, und die Tanzfläche ist bald gefüllt. Das alles geschieht ohne jede Ziererei oder Umstände, was Drushba heißt, haben Trassenerbauer auch von diesen Freundschaftstreffen her in lebenslanger Erinnerung. Lange bis in die Nacht indes geht es nicht. Spätestens um 23 Uhr ist Schluß. Die Trassenerbauer ebenso wie ihre sowjetischen Freunde wissen, daß es am nächsten Tag viel zu tun gibt. Also Drushba und auf Wiedersehen bis zum nächsten Mal.

Thomas Bencard



Hochzeit an der Trasse

Es ist unübersehbar, daß an diesem Tag im Wohnlager Jefremow etwas Ungewöhnliches vor sich geht. Vor der Einfahrt sind mehr als 20 mächtige KrAS-Kipper, Tatrazüge und W50-Lastwagen geschmückt in Reih und Glied zu einem Spalier aufgefahren. Die Fahrer warten, rauchen, sehen auf die Uhr, rauchen noch eine Zigarette. Das erlebt man selten an der Trasse, wo ansonsten ständig in größter Eile Schotter, Kies oder Bauteile gefahren werden. Zeit ist hier kostbar!

Der Wind weht kalt, und plötzlich geht ein schwerer Schneeschauer nieder. Im Nu ist die Straße weiß, und auch die Laster tragen weiße Decken. Es wird immer ungemütlicher, aber keiner der Wartenden verliert die Geduld. Nicht einmal bei dem Gedanken, daß diese Zeit in der Schicht wieder aufgeholt werden muß. Die geplanten Termine sind Mindestziele, sie zu unterbieten ist Ehrensache, heißt die Devise der Trassenerbauer. Also werden sie die Verzögerung aufholen, auch wenn das noch härtere Arbeit als sonst bedeutet.

Endlich wird der Grund für diese unüblichen Vorgänge sichtbar. In die Straße zum Lager biegen ein Wolga, ein Lada und ein Barkas ein, geschmückt mit Blumen und Bändern: Es ist Trassen-



hochzeit! Kein alltägliches Ereignis und deshalb um so liebevoller vorbereitet.

Ein ohrenbetäubender Lärm empfängt das Brautpaar. Alle Kraftfahrer betätigen zum Empfang die Hupen, um auf diese berufsspezifische Weise einen der Ihren zu beglückwünschen. Holger Siegner, 23 Jahre, vom Kraftverkehr Erfurt hat soeben Ludmila Awtjewna geheiratet.

Holger hatte sich in die schwarzhaarige, schlanke Ludmila auf den ersten Blick verliebt. Das ist schon einige Zeit her und geschah während des »Stehers«, also der Disko. Holger war mit einigen Kollegen nach einer FDJ-Leitungssitzung noch zum »Steher« nach Jefremow gegangen, und da, ja da erwischte es ihn wie ein Blitz aus heiterem Himmel.

Anfangs hatten sich die Eltern Ludmilas nicht damit abfinden können, daß ihre Tochter eines Tages ihrem Mann in die DDR folgen würde. Schließlich aber gaben sie ihre Einwilligung doch. Holgers und Ludmilas Eheschließung war nicht die erste und sicher auch nicht die letzte Trassenhochzeit.

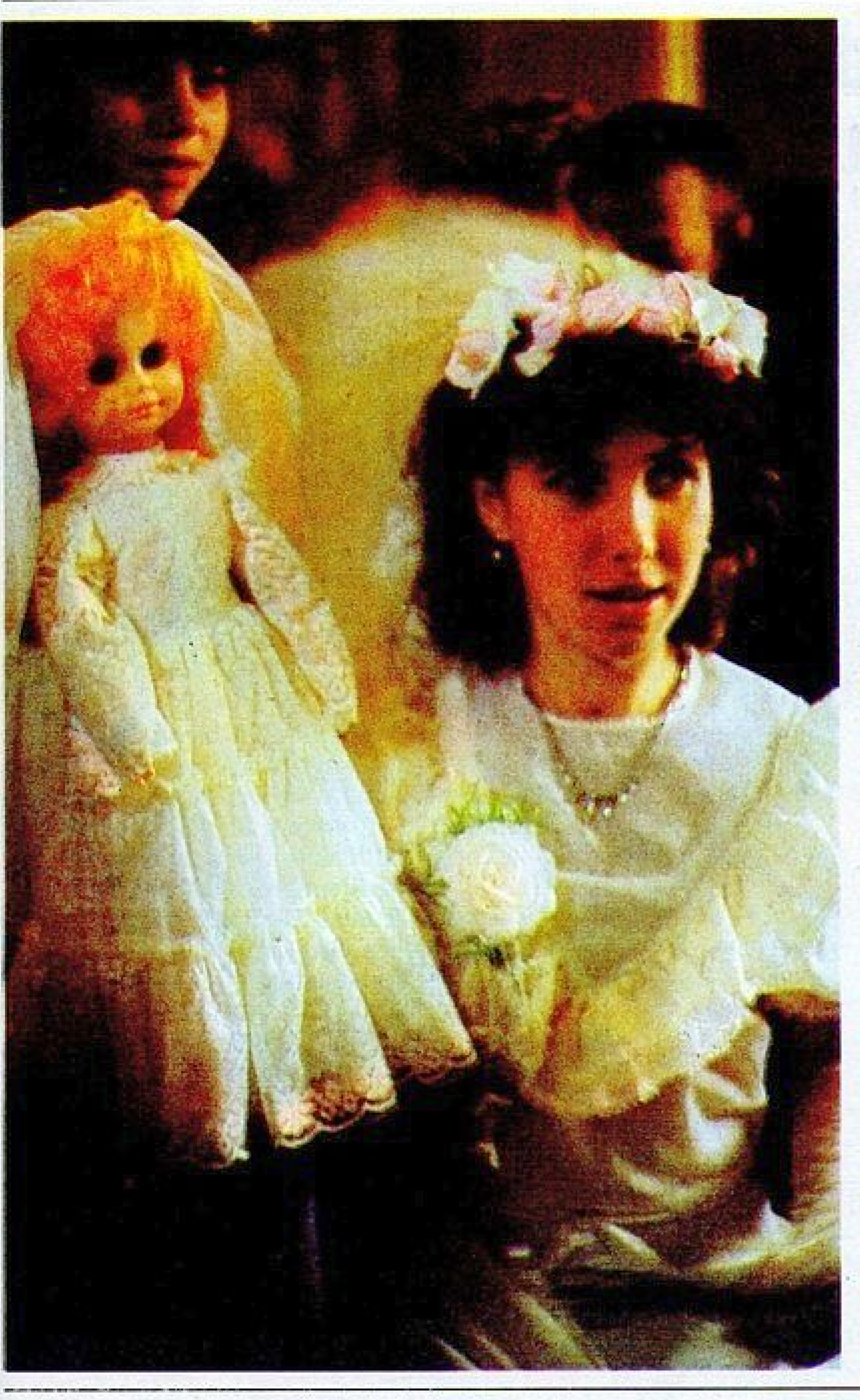
Am Morgen dieses großen Tages fuhr Holger mit Trauzeugen aus seiner Jugendbrigade zur Wohnung Ludmilas, um sie, wie das üblich ist, bei den Eltern abzuholen. Dann ging es zur feierlichen Zeremonie, wobei sich nur schwer entscheiden ließ, wer größere Nervosität zeigte, die Braut



oder der Bräutigam, der in den vergangenen Wochen wahrscheinlich mehr Russisch gelernt hatte als früher während der gesamten Schulzeit. So etwas bringt die Liebe zustande. Nach der Trauung fuhr die kleine Autokolonne zum Denkmal für die heldenhaften sowjetischen Soldaten im Zentrum der Stadt, um vor der ewigen Flamme den Brautstrauß niederzulegen.

Anschließend folgte der eigentliche Grund für die Verzögerung, die die Kraftfahrer vor dem Wohnlager warten ließ: In Jefremow ist es Sitte, daß die frisch Vermählten über sieben Brücken – nein, nicht gehen, wie in dem bekannten Karat-Song, sondern fahren. Aber selbst im Wolga braucht das seine Zeit. Denn Jefremow ist zwar eine wohnliche Stadt, doch Leningrad, Dresden oder Venedig ist es eben nicht. Wer hier sieben Brücken sucht, muß einen langen Weg durch die Vororte nehmen.

Nun aber ist das Brautpaar glücklich im Lager angelangt, begrüßt von einem gewaltigen Hupkonzert. Vor dem Tor wartet man mit Brot und Salz, nach alter russischer Sitte. Weil es sich jedoch um eine internationale, eine deutsch-sowjetische Hochzeit handelt, wartet zusätzlich ein Sägebock mit einem Birkenstamm auf die jungen Eheleute. Auch das wird schließlich unter den Anfeuerungsrufen vieler Trassenerbauer, die sich inzwischen eingefunden haben, bewältigt.



Damit ist der Weg endlich frei zu einer Runde durch das Wohnlager, das Holger seiner Braut Ludmila vorstellt. Unterdessen haben FDJler des Versorgungsbereichs liebevoll die große festliche Tafel in der Ziehharmonikahalle gedeckt. Freundinnen von Ludmila sind eingetroffen, und ein großes Festmahl beginnt, das sich bis in den Abend hinzieht.

Holger und Ludmila blieben genau eine Flitterwoche im Wohnlager. Dann begann für beide wieder der Arbeitsalltag. Für Holger als Kraftfahrer, der Schotter ebenso wie Bauteile transportiert. Er gehörte übrigens zu den ersten, die zwischen den Verdichterbaustellen Perwomaiski und Jefremow Transporte fuhren, auf einer Strecke von immerhin rund 500 Kilometern.

Wünschen wir Holger und Ludmila wie den anderen Trassenpaaren für ihr gemeinsames Leben und ihre Arbeit Glück, Erfolg, Gesundheit und Liebe.

Thomas Bencard

'n Ruck und 'ne Pille – weiter geht's

Ein besonderes Exemplar von Schlagloch reißt mich aus dem Halbschlaf. Der Busfahrer – von ihm und seinen Kollegen heißt es, daß sie jeden Kilometer der Strecke aus dem Effeff kennen – muß es übersehen haben. Ich blinzle zu meinem Banknachbarn hinüber. Auch er ist wieder munter. »Hier ist wirklich alles größer«, murmelt er, »sogar die Schlaglöcher.«

Die meisten der jungen Mitfahrer haben ihren Urlaub hinter sich. Vor ihnen liegen wieder 14 Wochen angestrengter Arbeit. Fahrtziel ist die kleine Stadt Bar in der Ukraine, Standort für eine der Verdichterstationen. Von Lwow, wo die INTERFLUG-Maschine aus Berlin gelandet war, nach Bar braucht der Bus – wenn alles klappt – mehr als 8 Stunden. Ein ungewohnt langer Weg zum Arbeitsplatz also. »Hier ist wirklich alles größer . . .« Wer wollte nach der Anreise da noch zweifeln?

Jeder, der im Bus sitzt, ist entschlossen, alle seine Kräfte und Fähigkeiten einzusetzen, damit die Erdgasleitung vorfristig ihrer Bestimmung übergeben werden kann. Wenn die Arbeit vorangeht, sind alle zufrieden. Krankenstand und Arbeitsunfallquote liegen weit unter einem Prozent, erheblich niedriger als zu Hause. Bei irgendwelchen Wehwehchen haben die Trassenerbauer ihre eigene Heilmethode: 'n Ruck und 'ne Pille – weiter geht's.

*

Herbert Woyczak und seine Männer vom VEB Bergmann-Borsig sind seit dem frühen Morgen auf der Verdichterbaustelle. Sie haben Tagschicht, 12 Stunden. In den letzten Tagen waren sie damit beschäftigt, die Fundamente der Turbinen-Verdichter-Hallen auszurichten und zu vergießen. Stahlstützen wurden in Beton eingelassen. Eine absolute Präzisionsarbeit. Höchstzulässige Toleranz: 3 Millimeter! Wasserwaagenwerte mußten auf drei Zehntel genau sein. Bei jedem der Fundamente haben die Spezialisten dazugelernt.

»Vom ersten wollen wir gar nicht reden«, sagt Herbert Woyczak. »Für das zweite brauchten wir vierzehn Tage. Das dritte war in acht Tagen fertig.«

Auf 13 Jahre Montageerfahrung kann der Mann von »BB« verweisen. In Vockerode und Gera hat er Gasturbinen montiert. Seine Erfahrung wird er brauchen, wenn der Verdichter eintrifft. Auf eingefetteten Eisenbahnschienen werden die Männer den 38-Tonnen-Koloß mit Muskelkraft und viel Gefühl auf die Fundamente ziehen und millimetergenau ausrichten. Anschließend ist dann die Turbine dran. Qualität steht hier im Mittelpunkt, auch im Wettbewerbsprogramm der Brigaden. Am 7. November 1983, 7 Wochen vor dem geplanten Termin, soll die Verdichterstation zur Inbetriebnahme bereit sein.

Das FDJ-Friedensobjekt Turbinen-Verdichter-Hallen, die äußere





Hülle gewissermaßen, konnte 12 Tage vorfristig übergeben werden. Für dieses und weitere hervorragende Ergebnisse wurden die DDR-Bauleute von Bar mit einem Ehrenbanner des Zentralrats der Sowjetgewerkschaften ausgezeichnet. Das war ein Ansporn für die weitere Arbeit, genauso wie der internationale Wettbewerb, in dem die Bauarbeiter von Bar mit ihren sowjetischen Kollegen auf einer Verdichterbaustelle stehen.

Die Großbaustellenleitung des FDGB in Iwano-Frankowsk und die Betriebsgewerkschaftsleitung in Bar unternehmen große Anstrengungen, um die Wirkung dieses Wettbewerbs weiter zu erhöhen. Sind doch die Voraussetzungen hier, wo Kollektive aus sozialistischen Ländern gemeinsam an einem großen Objekt arbeiten, besonders günstig.

*

Der Kampf um tägliches Planplus, das Trassenmaß der Bauleute, ist auch für den vierundzwanzigjährigen Maurer Harald Frenzel ein Ausdruck der deutsch-sowjetischen Zusammenarbeit und Freundschaft. Als Auszeichnung für seine Anstrengungen und für seine Tätigkeit als FDJ-Sekretär in der 19 Männer zählenden Jugendbrigade hatten ihn seine Kollegen als Delegierten zum Kongreß der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft gewählt.

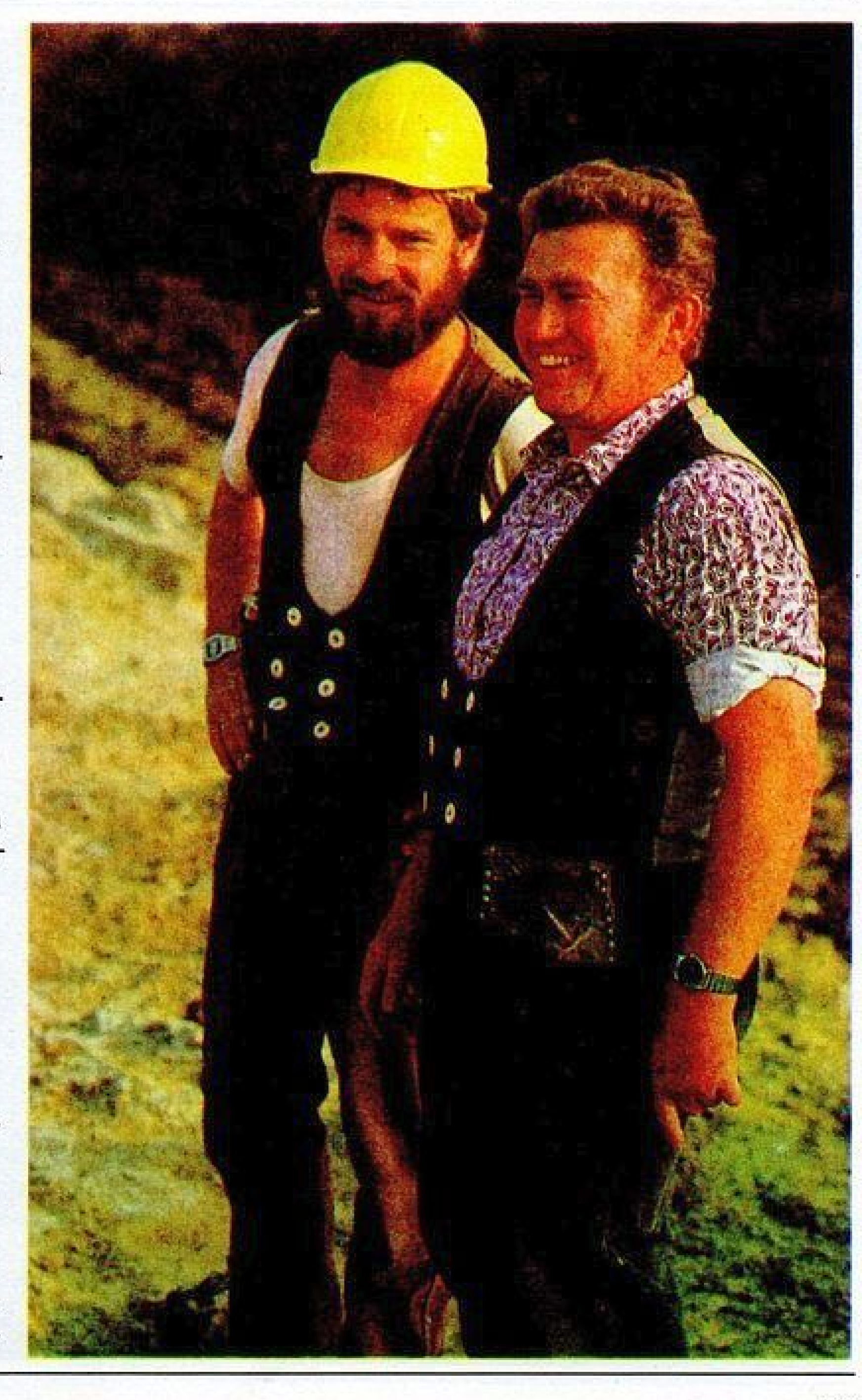
Das tägliche Plus und eine aus-

gezeichnete Qualität sind im Kampfprogramm der Maurerbrigade die wichtigsten Parameter. Täglich schätzt der Brigadier und wöchentlich der Bauleiter die Güte der Arbeit ein. Die bisher konstante Bewertung lautet: gut bis sehr gut. Was eine solche Einschätzung zählt, kann wohl nur richtig ermessen, wer das Ringen bei Kälte im Winter, Hitze im Sommer, bei knietiefem Schlamm nach Regen und riesigen Staubwolken während der Trockenheit kennengelernt hat. Probleme müssen jeden Tag neu gemeistert werden.

»Die größten Sorgen«, sagt Harald Frenzel, »macht uns die Materialfrage. Wenn viele Termine von uns vorfristig realisiert werden, kommt es immer wieder vor, daß der Nachschub nicht rechtzeitig klappt. Dann heißt es operativ planen, an anderer Stelle weitermachen, keinen Stillstand zulassen.« Stillstand kann und will sich niemand leisten. Schließlich ist jeder hierhergekommen, um zu arbeiten, um alles daranzusetzen, daß trotz der Boykottpolitik der USA der DDR-Abschnitt genau wie die gesamte Erdgasleitung in Rekordzeit fertig wird.

*

Wenn die Tagschicht auf der Baustelle arbeitet und die Nachtschicht schläft, hört im Wohnlager, das von den Trassenerbauern selbst für 1200 Mann mitten im Wald errichtet wurde, die Arbeit nicht auf. Küchen- und Dienstleistungskräfte, Arzt, Krankenschwe-



stern, Kulturverantwortliche und viele andere kümmern sich darum, daß es den Bauarbeitern möglichst an nichts fehlt.

Karin Winckler, genannt Krümel, Delegierte des Arbeiterjugendkongresses, ist eine der 88 Beschäftigten, die dreischichtig für das leibliche Wohl von über 1000 Leuten sorgen. Für die zwanzigjährige Verkäuferin aus dem Bezirk Karl-Marx-Stadt hat sich mit der Delegierung zur Trasse ein lange gehegter Wunsch erfüllt.

»Es war mein Traum, einmal in der Sowjetunion zu arbeiten«, gesteht sie. Und sie hat gestrahlt, als ihr Chef vor einem Jahr sagte: »Dein Traum wird wahr.« Passen Traum und Wirklichkeit nun auch zusammen? Für Krümel wohl schon. »Die Trasse ist nach wie vor etwas ganz Großes.«

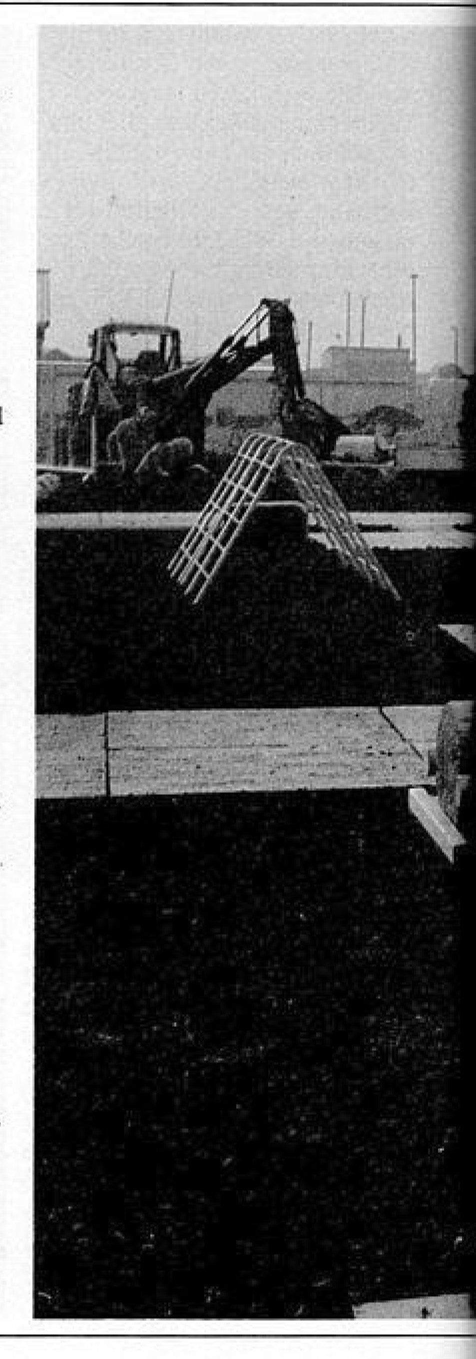
Klar, daß es nicht leichtfällt, täglich mehr als 1000 Leute rundum zufriedenzustellen. Aber sicher ist auch, daß das Essen in allen Schichten prima schmeckt und die Vielfalt des Angebots der Speisekarte eines guten Restaurants nicht nachsteht. In Küche und Kantine werden die Probleme ebenfalls regelmäßig nach jeder Schicht ausgewertet. Und im Wettbewerb um den Titel »Bestes Versorgungsobjekt« hatten die Frauen und Männer aus Bar schon mehrmals die Nase vorn.

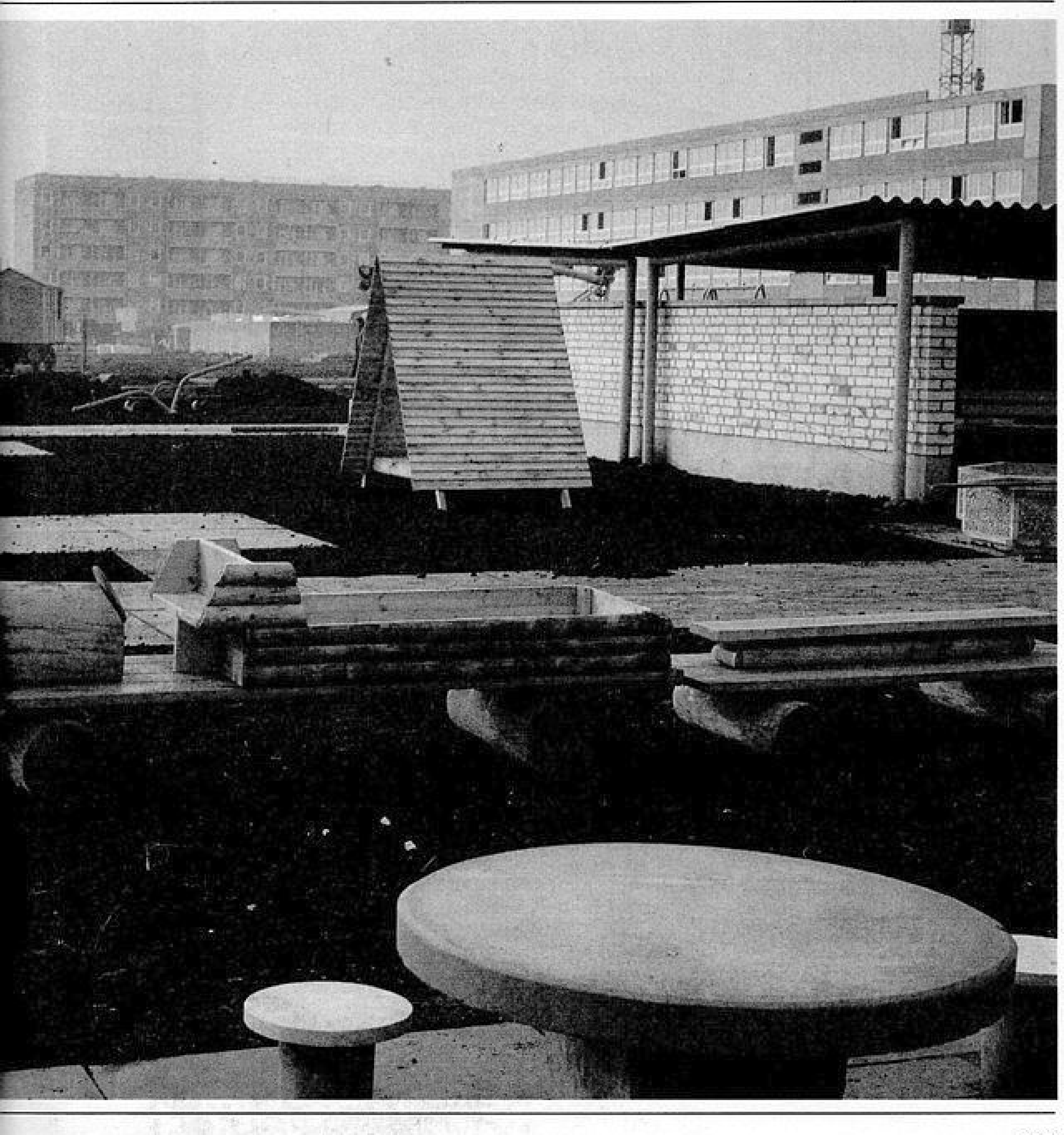
Genauso wichtig wie die Küche für die Mägen, meint der BGL-Vorsitzende von Bar, Erich Gleichmann, ist die Kulturarbeit für die Köpfe der Trassenerbauer. Kulturelle Betreuung – das ist nicht nur die Disko am Sonnabend, der »Kampftag« um die Minderheit der Tänzerinnen. Volleyball, Tischtennis, Feder- und Fußball gehören ebenso dazu wie die Auftritte von Künstlern aus der DDR und der Sowjetunion, der Fotozirkel und die Bibliothek, der sowjetische Kollegen bereits 800 deutschsprachige Bücher als Geschenk übergaben.

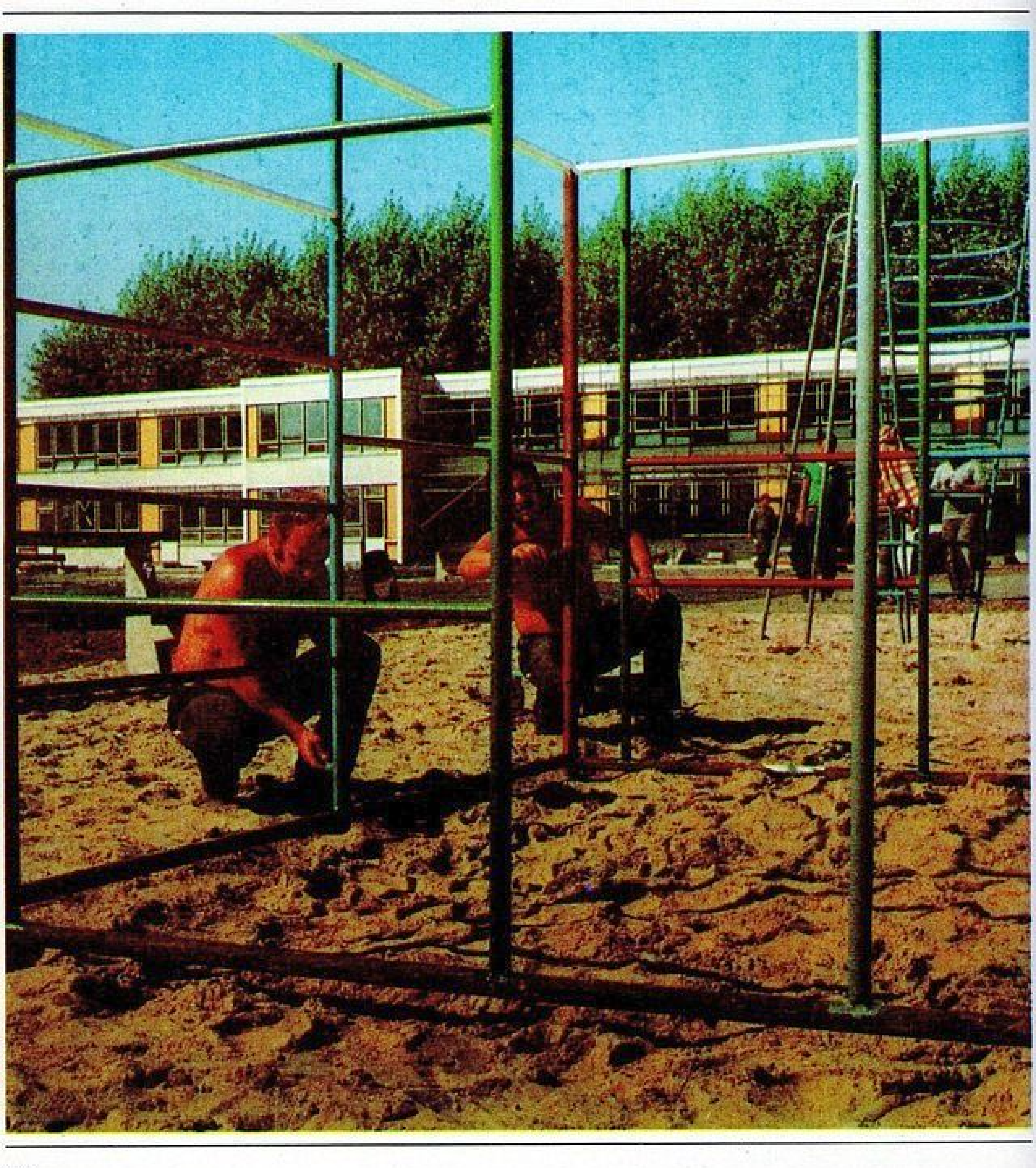
•

Die Einwohner von Bar selbst sind weniger mit der außerhalb gelegenen Verdichterbaustelle konfrontiert. Täglich verfolgen können sie dafür die Arbeit der Angehörigen vom Wohnungsbaukombinat Erfurt, die fünfgeschossige Blocks mit 160 Wohnungen errichten. Kindergarten und Kinderkrippe werden die künftigen Nutzer direkt vor der Haustür haben. Eine Schule für 960 Kinder, eine Poliklinik und ein Haus der Dienstleistungen – auf besonderen Wunsch der sowjetischen Auftraggeber mit »Hochzeitspalast« – liegen im Zentrum der Stadt und werden die Lebensbedingungen ihrer Einwohner spürbar verbessern.

Die Ergebnisse der Planarbeit werden monatlich zwischen den Erfurter Wohnungsbauern in Bar, den Geraer in Bogorodtschany und den Suhler in Wolowez verglichen und ausgewertet. Aber auch Erkenntnisse von Cottbuser Bauleuten, die im Bereich Lipezk vor ähnlichen Aufgaben stehen, werden berücksichtigt. Dazu gehören die tägliche Abrechnung der Ar-







beitsergebnisse in den Kollektiven und die Übergabe von Schicht zu Schicht genauso wie das volle Auslasten der Technik durch eine Spezialisierung der Geräte- und Kraftfahrer sowie das konkrete Festlegen möglicher Ausweicharbeiten, um Stillstands- und Wartezeiten zu vermeiden.

*

Hier in Bar arbeitet Hans-Joachim Tiebel, der im Mai 1983 als bester Maurer Sieger eines Leistungsvergleichs der Berufsgruppen in Bogorodtschany wurde. Teilnehmer der Wohnungsbaukombinate aus Gera, Erfurt und Suhl sowie sowjetische Kollegen aus Iwano-Frankowsk hatten dort ihre Leistungen gemessen und einander Erfahrungen vermittelt. Die jeweils Besten der Berufsgruppen aus der DDR und der Sowjetunion werden demnächst ihre Arbeitsplätze miteinander tauschen. Auch so kann ein internationaler sozialistischer Wettbewerb aussehen.

Hans-Joachim Tiebel ist wie eine Reihe anderer Wohnungsbauer schon ein alter Trassenhase. Beim Bau der Drushba-Leitung, die in unmittelbarer Nähe verläuft, hatten sie ihre Bauwagen bereits hier aufgestellt. Für sie ist die Arbeit in Bar von besonderem Interesse, liegen doch die jetzigen Neubauten nur einen Katzensprung von denen entfernt, die sie von 1975 bis 1978 hochgezogen haben. Ein Vergleich von Bauzeiten und äußerem Eindruck gestattet dem Betrachter in Bar deshalb, die rasche Entwicklung auch im Bereich des Bauwesens zu überblicken.

Den Erfurtern ist es bislang gelungen, alle Objekte vorfristig zu übergeben. Das Qualitätsurteil der sowjetischen Begutachter lautete auch bei ihnen ausnahmslos: »otlitschno« – ausgezeichnet.

Eine reife Leistung, bedenkt man, wie viele Kilometer jede einzelne Platte mit der Bahn aus der DDR hierher befördert werden muß und daß sich Transportschäden durchaus nicht immer vermeiden ließen. Jedes Betonelement, jedes Fenster, jeder Lichtschalter und jede Tapetenrolle haben über den Umschlagplatz Brest einen rund 1800 Kilometer langen Weg hinter sich, bevor sie hier an der Trasse zu modernen Wohnhäusern verarbeitet werden können.

Erfahrungen galt es zu sammeln, Schwierigkeiten zu überwinden. Ein beschädigtes Element, nicht rechtzeitig auf die Reise geschickte Ausrüstungen können erhebliche Komplikationen im Bauablauf verursachen und machen die große Verantwortung sichtbar, die die Kollegen in der DDR für den reibungslosen Ablauf der Arbeiten an der Trasse tragen.

Wenn die Transportschäden heute viel geringer sind als zu Beginn der Bauarbeiten, so ist das auch ein Ergebnis der Knobeleien und Vorschläge der Bauarbeiter selbst, in enger Gemeinschaft mit den Projektierungsabteilungen der Baukombinate. Die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Transporttechnologie eingeleitet wurden, zahlen sich aus. Durch eine höhere Betongüte, eine zusätzliche Transportbewehrung, die bessere Verkeilung der Elemente auf den Transportpaletten gelang es, die Bruchquote erheblich zu senken.

Die ersten sowjetischen Mieter sind bereits eingezogen. Ihre Meinung? »Ich glaube, sie sind sehr zufrieden mit ihrem ›Nemezki dom‹«, sagt Rainer Schrickel, Ausbauleiter und stellvertretender AGL-Vorsitzender. »Oft bitten uns die neuen Wohnungsinhaber zu sich. Mal, um Löcher für ihren Wandteppich in den harten Beton zu bohren, mal, um eine Gardinenleiste anzubringen«, erzählt er.

Nach der Schicht machen die DDR-Bauleute das gerne. Auch wenn (oder weil?) mitunter ein paar Stunden dafür einzuplanen sind, denn sie bekommen immer wieder die sprichwörtliche sowjetische Gastfreundschaft zu spüren.

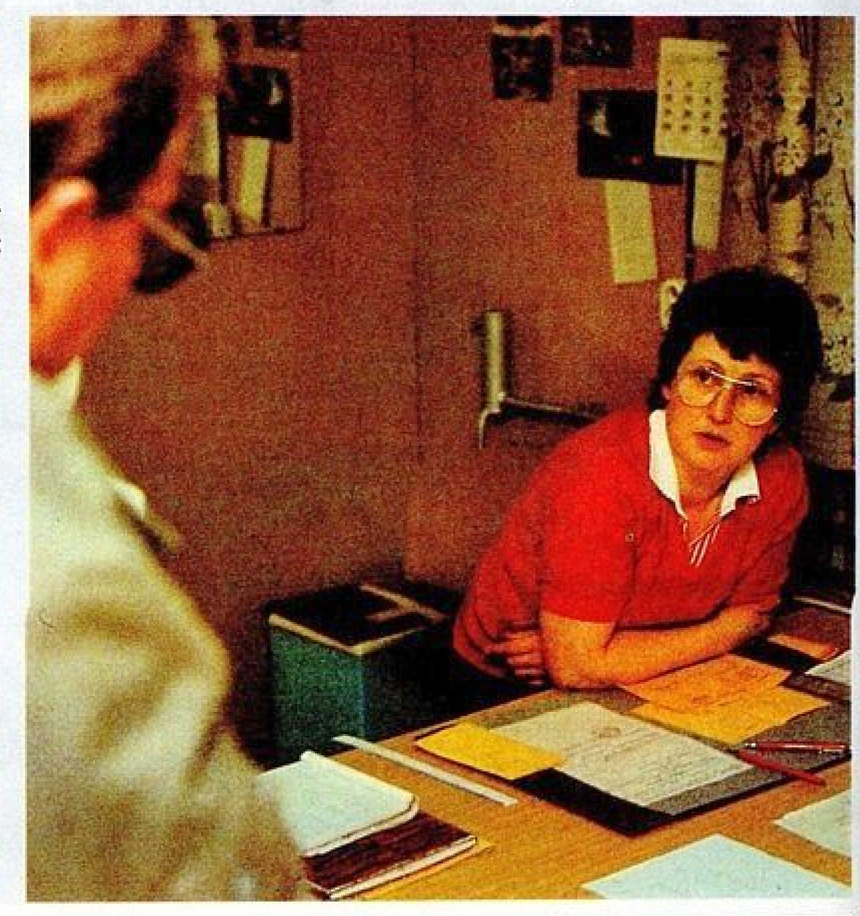
Die jungen Wohnungsbauer aus Erfurt und ihre Kollegen, die einige Kilometer vor der Stadt ein Wasserwerk einschließlich Wasserleitung, Wasserturm und Kläranlage errichten, werden sicher noch hier sein, wenn das Gas schon durch die Trasse in Richtung Westen fließt.

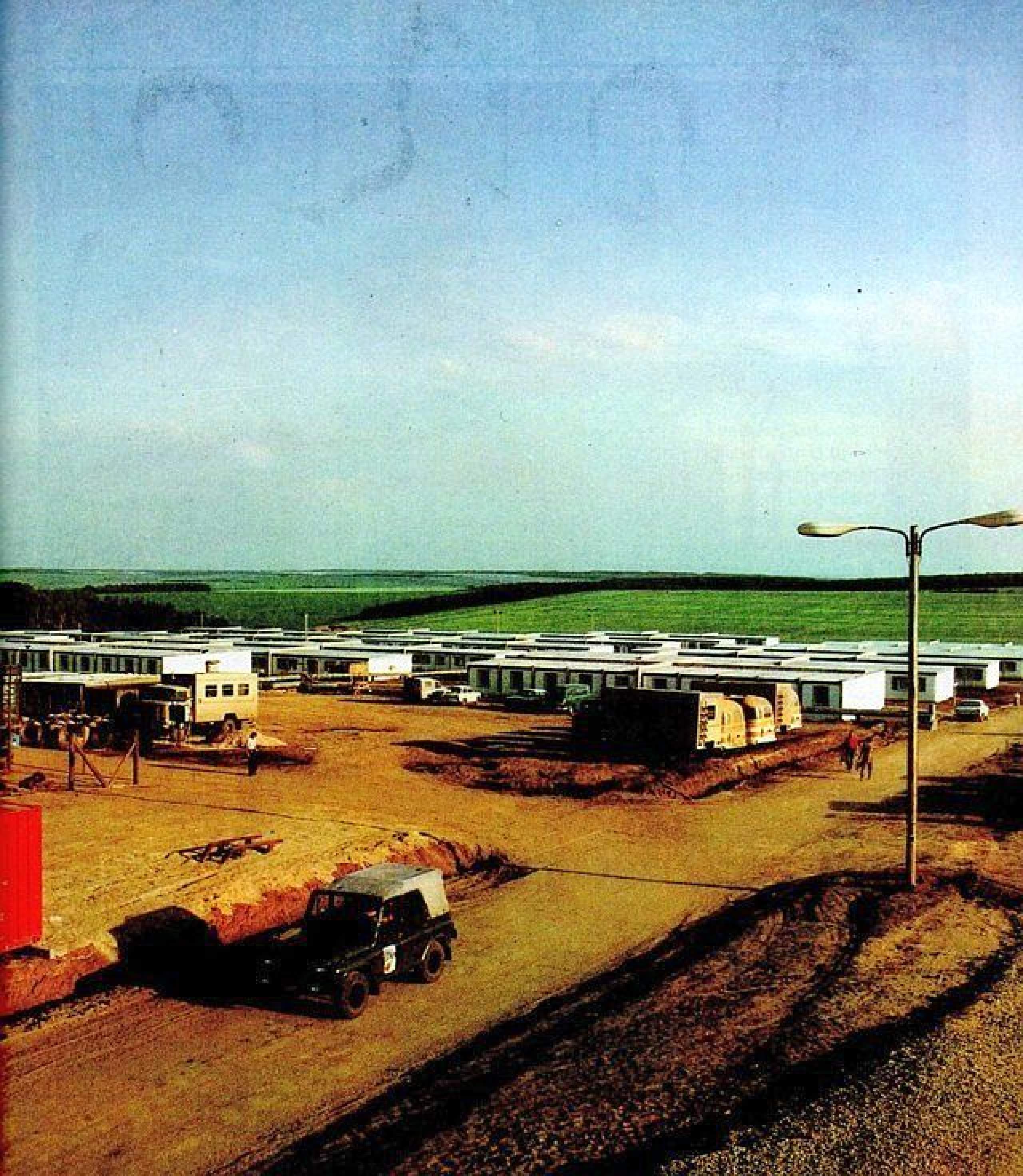
Wolfgang Aier

Die Bürgermeisterin

»Nasen-Meier, du Suppenhuhn, da bist du ja wieder.« Hätte ich es nicht mit eigenen Augen und Ohren gesehen und gehört, nie hätte ich geglaubt, daß diese burschikose Begrüßung aus dem Mund der kleinen, zierlichen Frau hinter dem Tresen des »Gemeindebüros« stammt. Gertrud Brinkmann ist Bürgermeisterin in Tjoploje, wenngleich sie selbst bescheiden von sich behauptet, nur Sachbearbeiterin zu sein. Tatsächlich mag das in ihren Kaderakten so stehen, von ihren Jungs indes würde keiner das bestätigen. Für sie ist und bleibt Gertrud eben die Bürgermeisterin.

Und im tiefsten Herzen sieht *sich die kleine Frau auch als sol*che, nur eben offiziell, sagt sie, wird sie als Sachbearbeiterin geführt. Auch das allerdings ist ihr wahrer Beruf nicht. In Wirklichkeit ist sie Handelskaufmann und war in dieser Funktion zuletzt in Eisenhüttenstadt tätig, bevor sie sich mit ihrem Mann entschloß, an die Trasse zu gehen, zunächst



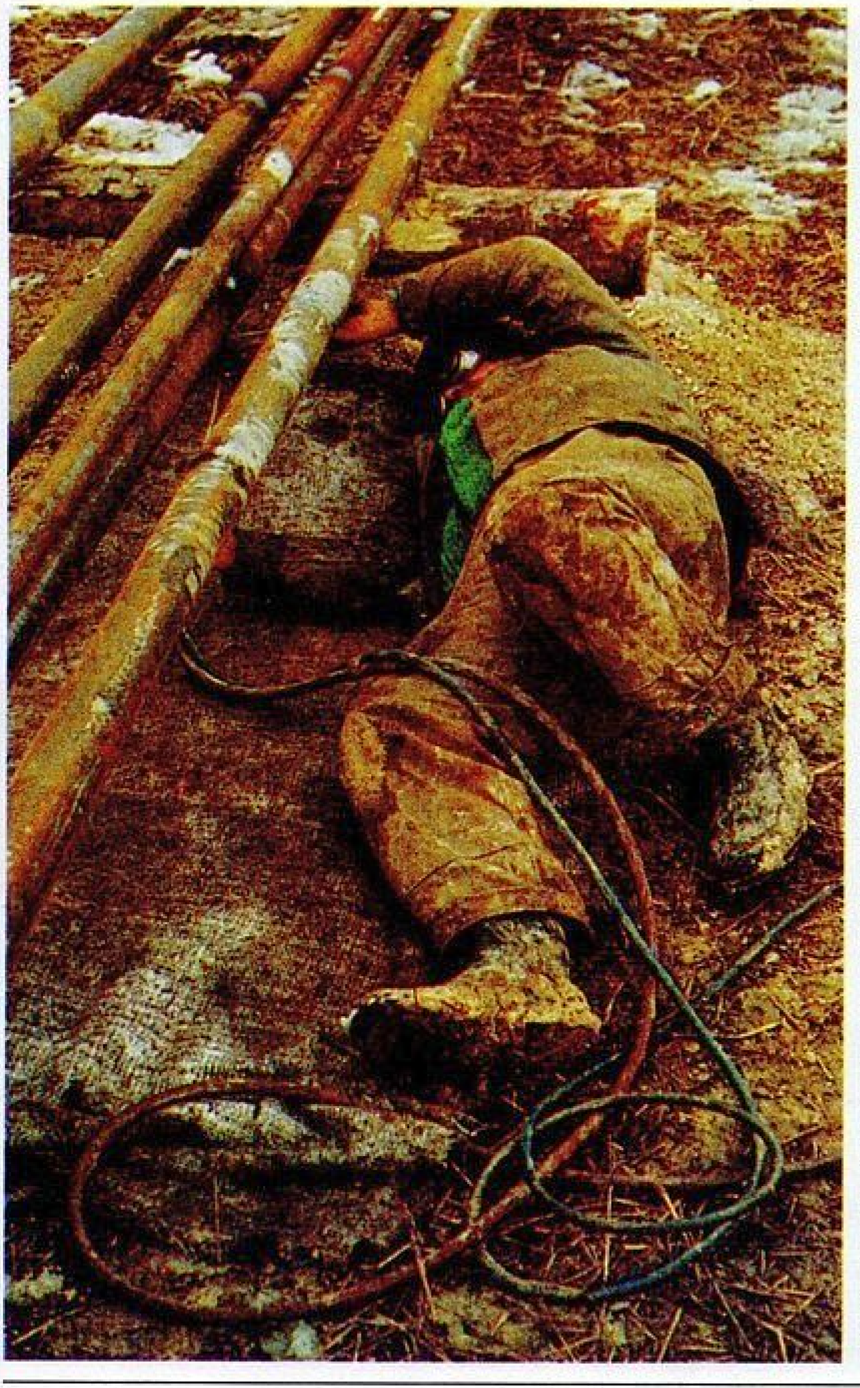




in der DDR, dann an die Drushba-Trasse, danach an die Erdgastrasse, an den DDR-Abschnitt in der Ukraine. Und nun ist sie als Bürgermeisterin mit dem Baufortschritt von Wohnlager zu Wohnlager unterwegs in Richtung Moskau. Tjoploje war eine Station, Dubna vor den Toren der sowjetischen Hauptstadt wird die nächste sein, aber mit Sicherheit nicht die letzte beim Trassenbau in der UdSSR . . .

Nasen-Meier ist nicht der einzige Spitzname, den Gertrud gebraucht. Es gibt nur wenige von ihren Jungs, die sie nicht ebenso anspricht, wie es die Kollegen auf der Baustelle tun. Ein kleiner, aber feiner Unterschied besteht höchstens darin, daß sie auch die richtigen Vornamen und die Familiennamen kennt. Am Rohr dauert es oft lange, bevor man weiß, welcher bürgerliche Name sich hinter Pferd – er wird wegen seines breiten Lachens so genannt –, Kognak, der kein Bier, sondern nur Milden Braunen trinkt, Bockwurst, der besonders viel von dieser DDR-Spezialität verdrücken kann, Feuerlocke, wegen seiner auffallenden Haarpracht, und wie sie sonst noch alle gerufen werden, verbirgt.

Dieses Wissen ist kein Wunder, denn schließlich führt Gertrud genau Buch über die sich oft verändernde Einwohnerschaft des Wohnlagers. Das ist nicht wie in einer normalen Gemeinde, eher schon wie in einem Hotel. Wech-



selnde Arbeitsaufgaben bewirken große Mobilität. Oft wird nur für ein, zwei Nächte ein Bett in der Baracke oder im Wohnwagen gebraucht. Die Schlafstätten derjenigen, die in Urlaub fahren, bleiben nicht etwa frei, wer zurückkehrt nach wohlverdienter Erholung, bekommt ein neues Quartier zugewiesen. Das ist unumgänglich, damit der Bauaufwand für die Wohnlager möglichst gering gehalten werden kann.

Nicht jeder sieht das gleich ein. Selbstverständlich bringt das auch eine gewisse Unbequemlichkeit mit sich. Gertrud Brinkmann allerdings weiß eigentlich jeden zu überzeugen. Und wenn Argumente nicht genügen, als Bürgermeisterin genießt sie schließlich auch unbestrittene Autorität, ja, unbestrittene! Die kleine, zierliche Frau versteht es, mit ihren Jungs umzugehen. Grundsatz: Wenn einer nicht so will, wie es sich gehört und wie man es in einem solchen großen Kollektiv erwarten muß, sagt sie ihre Meinung zweimal leise. Beim drittenmal kann sie auch laut werden.

Ich nehme an, daß ein Geheimnis des großen Respekts, den ihr die rauhbeinigen Schweißer, die Kraftfahrer, alle die jungen Arbeiter zollen, die auf den Baustellen weder Schnee noch Eis, weder Sturm noch Regen, weder Hitze noch Staub fürchten, der Schreck über den unerwarteten Zorn der auf den ersten Blick so sanftmütigen Genossin ist. Das täuscht leicht, Gertrud weiß sich durchzusetzen und benötigt nur selten ein-

mal Hilfe! Mit Sicherheit aber ist das nicht alles. »Weißt du«, sagt sie, »man braucht hier an der Trasse viel Verständnis, man kann nicht immer nur wie ein Holzhakker vorgehen.« Und so betrachten viele ihrer Jungs sie auch ein bißchen wie eine Mutter.

Das hat übrigens nicht nur vorteilhafte Seiten. Es vergeht wohl kein Tag, wo nicht einer kommt, um mit ihr über persönliche Probleme zu sprechen. Sorgen mit der Familie zu Hause, eine Freundin hat brieflich das Ende der Liebe mitgeteilt, ein Kind ist krank geworden, Heimweh läßt sich nur schwer überwinden. Gertrud Brinkmann kennt als Vertrauensperson viele intime Geschichten, auch die der Mädchen, die im Wohnlager in der Küche oder beim Dienstleistungsunternehmen arbeiten.

Kein Wunder, daß ihr das manchmal fast zuviel wird. Jeder lädt ihr seine Sorgen auf, wohin aber kann sie mit den eigenen? Glücklicherweise ist ihr Ehemann ebenfalls an der Trasse, wenn auch nicht zu jeder Zeit im selben Wohnlager. Er, zu Hause Kranfahrer im Wohnungs- und Gesellschaftsbau in Eisenhüttenstadt, arbeitet an der Trasse als Rohrverlegekranfahrer. Eine schwere und verantwortungsvolle Tätigkeit, von der das Bautempo ebenso wie die Sicherheit von Arbeitern am Rohr abhängt.

In ihren Ehejahren hat sich bei den Brinkmanns ein Ritual eingebürgert. Wenn sie nach Feierabend, nach einem langen Arbeitstag, endlich zusammensitzen, wird zunächst nicht geredet. »Ich brauche erst einmal fünf Minuten Ruhe«, heißt die Formel. Jeder versucht in dieser Zeit, sich die Probleme des Alltags noch einmal durch den Kopf gehen zu lassen und mit ihnen fertig zu werden. Gelingt das nicht, ist jeder für den anderen zum Gespräch da. Wohl keine Großbaustelle mit der täglichen Hektik und unabdingbaren Hast kommt ohne solche ruhenden Pole aus.

Am nächsten Morgen sind die Kraftreserven dann in der Regel wieder aufgefüllt, und ein neuer Arbeitstag der Bürgermeisterin mit all dem üblichen Trubel kann beginnen. Wenn irgendwo der Ausspruch zutrifft, daß es in einem Büro wie in einem Taubenschlag zugeht, dann ganz bestimmt bei Gertrud Brinkmann. In dem kleinen Vorraum drängen sich die Trassenerbauer oft. Ist Post von zu Hause da, wo kann ich heute nacht schlafen, hast du schon gehört, Gertrud, mein Sohn hat seinen ersten Zahn, das Wasser läuft bei uns nicht ordentlich, mein Bettnachbar schnarcht so laut, ich muß woanders schlafen . . . Ich kann mir nicht vorstellen, daß man Gertrud noch mit irgendeinem neuen, ungewöhnlichen Problem zu überraschen vermag.

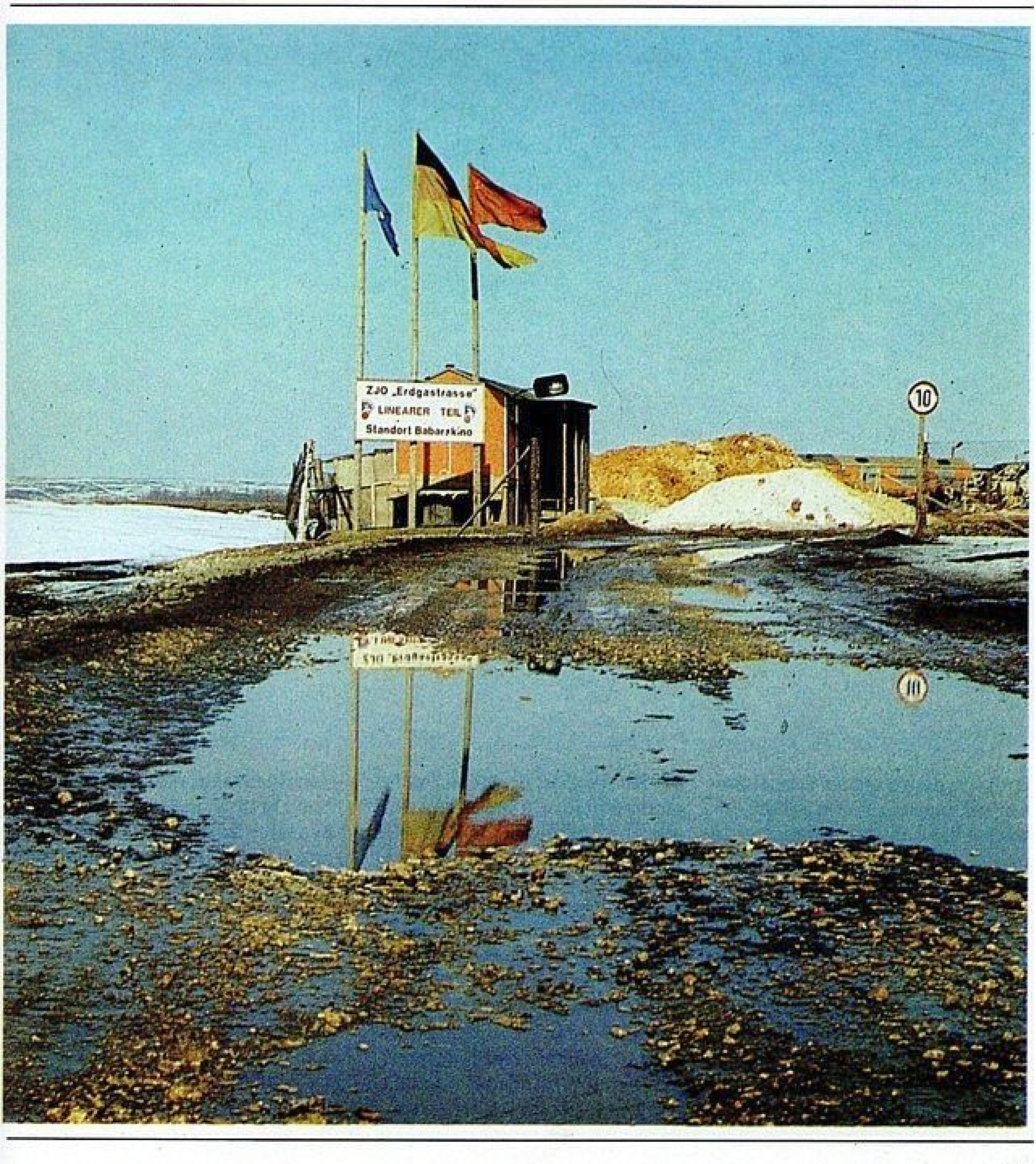
»Man muß an der Trasse sehr schnell lernen«, meint sie nachdenklich, »mit allem fertig zu werden. Aber das wichtigste für die meisten ist, daß man ihnen auch mal Zeit widmet, ihnen zuhört, sich mit ihnen unterhält. Wenn ich einen meiner Jungs betrachte, weiß ich schon, ob er was auf dem Herzen hat.«

Die Muße für solche Seelenmassage zu finden ist nicht immer leicht. Zu den Arbeitsaufgaben der Bürgermeisterin gehört eine ganze Menge. Anmeldeformalitäten, Bettenverteilung, Dienstaufträge, Reparaturen veranlassen, für Sauberkeit und Ordnung sorgen. »Ich versuche den Jungs beizubringen, daß man auch unter primitivsten Bedingungen kulturvoll leben und aufeinander Rücksicht nehmen kann.«

Etwas zu bescheiden behauptet sie, den Schreibkram im Adlersystem zu erledigen: suchen, finden und auf die Tasten niederstoßen. In Wahrheit geht es ihr erheblich schneller von der Hand, sonst würde sie ihr Arbeitspensum auch kaum schaffen.

Fragt man sie, wie sie ihre Stellung selbst sieht, antwortet Gertrud Brinkmann, sie fühle sich wie die Bürgermeisterin eines Dorfes. Allerdings hat die Gemeinde unzweifelhaft ihre Besonderheiten. Die wohl augenfälligste: Nur jeder zehnte Bewohner ist ein Mädchen. Glaube keiner, das wäre belanglos. Gertrud muß häufig Beichtmutter spielen und kennt Sorgen und Probleme, die aus einer so ungewöhnlichen Geschlechterzusammensetzung entstehen.

Eine andere Spezifik ist die Kurzlebigkeit der DDR-Trassengemeinden. In wenigen Wochen aus Äckern oder Wiesen gestampft, mit der kompletten Infra-


ZJO „Erdgastrasse"
LINEARER TEIL
Standort Babarzkino
10

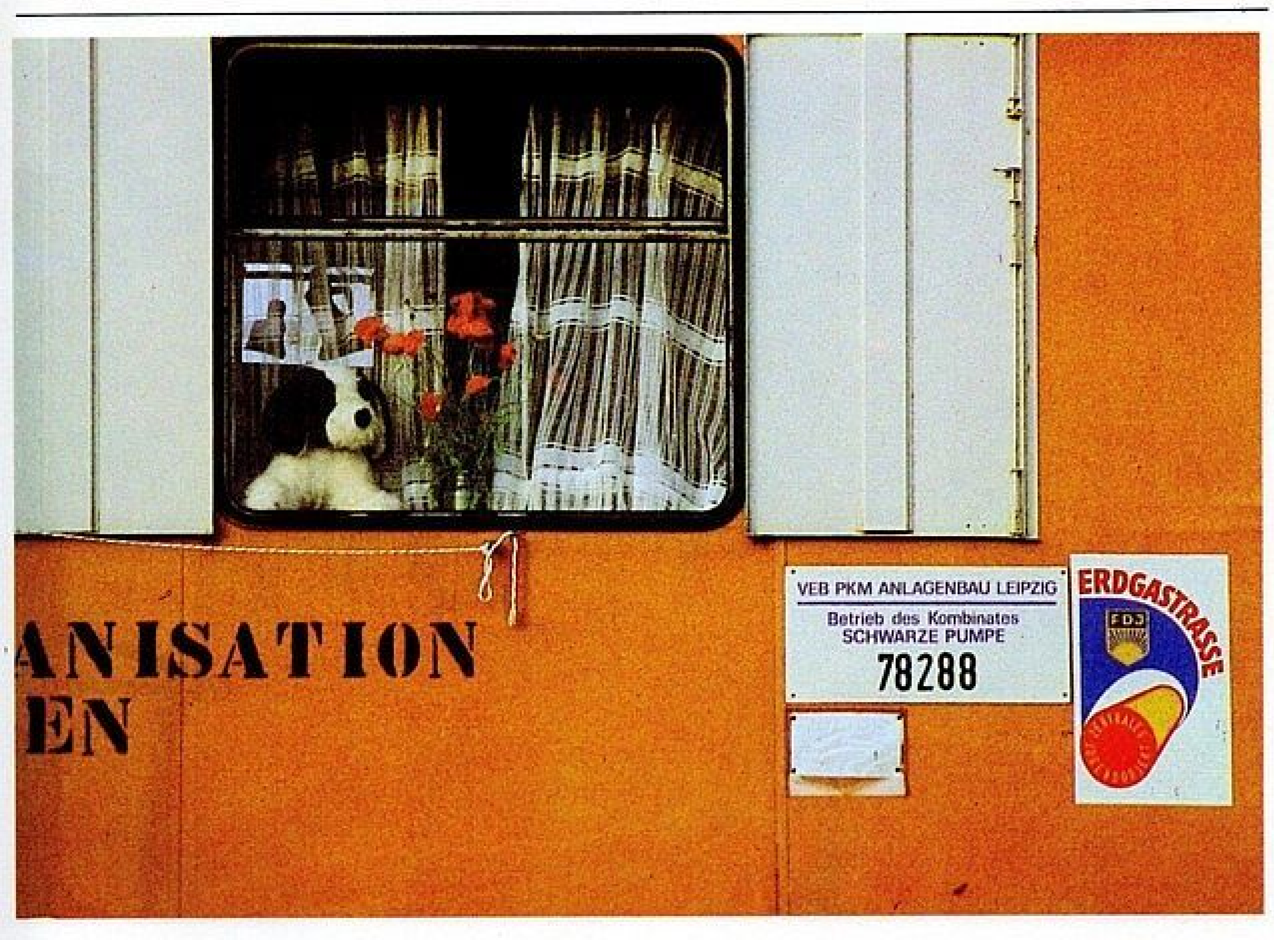


struktur, die zu einem Gemeinwesen auf engstem Raum gehört, wächst die Zahl der Bewohner binnen kurzem auf 500 bis 1000 an, um nach wenigen Wochen bis Monaten ebenso schnell wieder zurückzugehen. Wenn dann die schweren Raupen schließlich den Mutterboden auf dem verlassenen Areal geebnet haben, erinnert nichts mehr an das für kurze Zeit aufgeblühte FDJ-Dorf.

»Jedesmal, wenn ein Lager abgebaut wird, bin ich traurig. Wenn der Abtransport der Baracken beginnt, scheint ein Stück von mir selbst mitzufahren«, schildert Gertrud ihre Gefühle.

Tjoploje wird noch längst nicht das letzte Wohnlager sein, dessen Geburt und Sterben sie als Bürgermeisterin erlebt. Sie möchte schon noch einige Zeit an der Trasse mitmachen, ihren Beitrag leisten, daß auch künftige Aufgaben der Jugend in Ehren erfüllt werden können. »Wir sind nun einmal an der Trasse, da muß jeder an seinem Platz alles machen. Sonst braucht man nicht hierherzugehen. Nur aus den vielen Leistungen aller an der Trasse entsteht schließlich das Gesamtwerk.«

Daß Gertrud ihre Funktion mit so viel Verständnis und Umsicht ausfüllen kann, liegt wohl auch ein wenig daran, daß das Ehepaar Brinkmann zu Hause einen Sohn großgezogen hat, der inzwischen selbst eine Tochter hat. Die zweieinhalbjährige Enkelin ist der ganze Stolz der Brinkmanns, und



sie bedauern bloß, daß sie das Mädchen nur alle 4 Monate im Urlaub gleichermaßen wie im Zeitraffer aufwachsen sehen.

Kinder halten jung, sagt man. Vielleicht ist auch darin ein Stück der Jugendlichkeit von Gertrud Brinkmann begründet. Auf jeden Fall sieht sie in dem Zentralen Jugendobjekt »Erdgastrasse« ein Stück ihres Lebens. Als Bürgermeisterin, das weiß jeder ihrer Einwohner, hat sie ihren Anteil am Gelingen des Werkes. Und Gertrud macht sich nichts vor, wenn sie einmal von der Trasse endgültig weggeht, wird ihr etwas Wichtiges fehlen. Bis dahin aber wird sie noch in manchem Wohnlager dafür sorgen, daß weitere Trassenkilometer unter möglichst guten Bedingungen für ihre Jungs gebaut werden können.

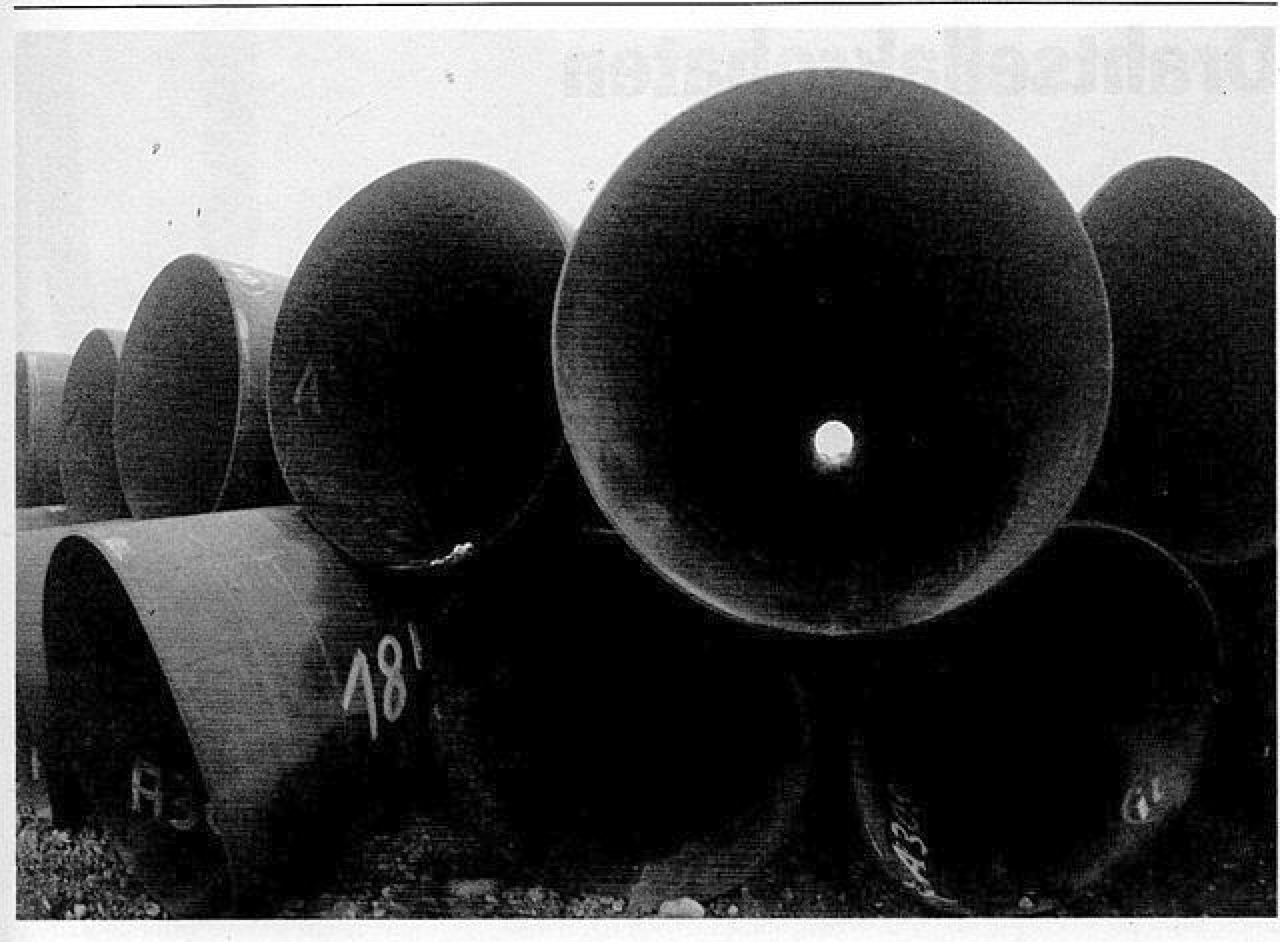
Thomas Bencard

Schweißbasis

Eine Schweißbasis zu finden ist eine Sache der Logik. Immer dort, wo der Trassenverlauf eine Eisenbahnlinie kreuzt oder sich ihr möglichst weit nähert, liegt der richtige Platz für eine Schweißbasis. Das spart Transportaufwand, denn die Rohre kommen von weither, und natürlich ist es am günstigsten, wenn man sie da entladen kann, wo sie gleich verarbeitet werden.

Die Schweißbasen sind praktisch zentrale Vorfertigungsstätten





der Trasse. Hier erfolgt das Zusammenschweißen der einzelnen Rohre zu Dreiersektionen, bevor sie an den Strang gefahren werden. Ganze Berge mächtiger Rohre warten auf die Verarbeitung. Eine gewaltige Spezialmaschine legt Rohr für Rohr auf Schienen, die auf Betonträgern ruhen, welche in die Erde versenkt sind. Neuerdings haben die Trassenerbauer auch eine Schweißbasis entwickelt, bei der nicht mehr jeder Träger eingerammt werden muß. Das spart Zeit und Aufwand, zumal es bei der großen Winterkälte oft nicht leicht ist, die Träger in den gefrorenen Boden zu bekommen, und noch schwerer, sie wieder herauszuziehen. Da muß dann die Erde erst stundenlang mit glühenden Kohlen aufgetaut werden.

Auf den Schienen rollen die Rohre bis dorthin, wo die Schweißer warten. Die Maschinerie der Basis erleichtert es, die Rohre richtig zu positionieren und zu zentrieren, Millimeterarbeit, die draußen am Strang sehr viel komplizierter und zeitaufwendiger ist. Auch die Qualitätsprüfung durch die Gammadefektoskopie findet auf der Schweißbasis statt, bevor die fertige, gut 30 Meter lange, rund 20 Tonnen schwere Dreiersektion am Ende von der Schiene rollt. Das Beeindruckendste an der Schweißbasis ist der Koloß der Rohrbiegemaschine.

Thomas Bencard

Drahtseilakrobaten

Frage mal da draußen auf dem Verdichterfeld nach dem 9. Juli 1983. Das Datum hat sich bei fast allen eingeprägt, bei einigen so fest, als würdest du sie nach ihrem Geburtstag fragen oder nach einem anderen Feiertag. Offiziell geht dieser 9. Juli in die Geschichte vielleicht folgendermaßen ein: Verdichterstation Starojurjewo I, Abschnitt Lipezk des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse«. An jenem Tag traf der erste Verdichter auf der Baustelle ein.

An diesem 9. Juli stand ein Häuflein aufgeregter Leute morgens um halb fünf um einen Sattelschlepper herum. Geladen hatte er das 57 Tonnen schwere Teil eines Verdichters. Die Fahrt hätte längst losgehen können. Über Nacht aber hatte es zu regnen angefangen. Es goß wie aus Kannen.

Die jungen Kraftfahrer aus Hampes Jugendbrigade hatten schon Wochen zuvor mit dem Training für eine solche Tour begonnen. Alles war bis aufs Detail durchgespielt worden. Sie hatten im »Sandkasten« geübt, die Straße . . . zigmal unter die Lupe genommen. Jene Straße, die Bauleute aus anderen Betrieben unserer Republik unter großen Mühen zum Termin fertiggestellt hatten. Knapp 8 Kilometer vom nächsten Abzweig führte sie durch sumpfiges, morastiges Gelände. Doch das Trockentraining hatte unter anderen Vorzeichen stattgefunden. Wochenlang knallte die Sonne, war kein einziges Tröpfchen Regen gefallen. Die Jungs hatten sich auf Staubfahren eingestellt, und nun diese Pampe.

Frage also Dietmar Hampe, den Jugendbrigadier aus Cottbus, wie sich die FDJler an jenem Morgen entschieden haben. Normalerweise hätten sie den Koloß stehenlassen müssen, denn mit 57 Tonnen auf dem Buckel fährt man nicht auf einer glitschigen schmalen Straße. Es sei denn, man ist an der Trasse . . .

»Wir sind gefahren. Zur Verstärkung haben wir uns noch zwei schwere KrAS besorgt und eine japanische Komatsu-Raupe.«

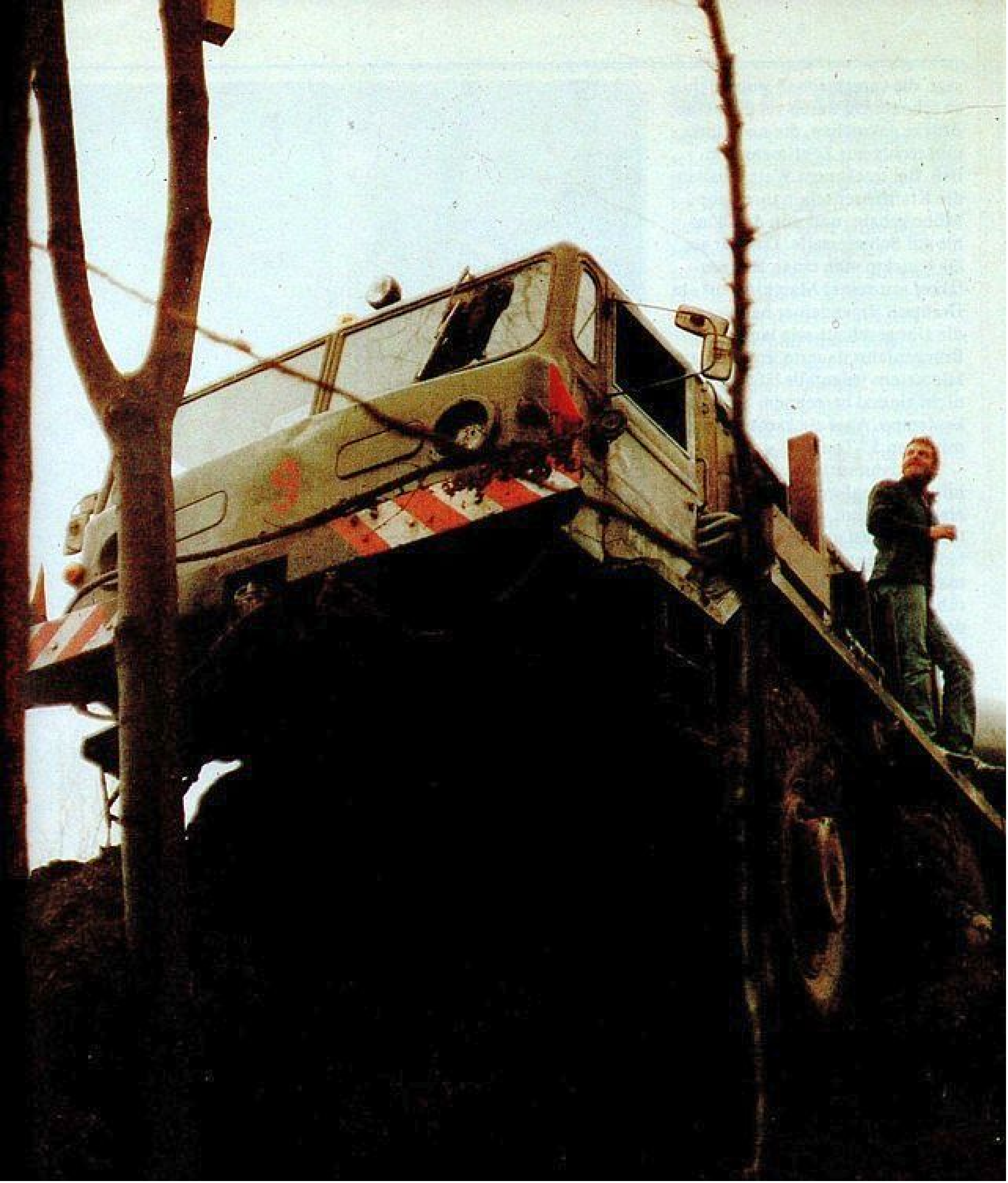
»Und das war alles?«

»Nee, natürlich nicht, uns ist das Herz bis sonstwohin gesprungen. Du mußt wissen, daß sich bei trockenem Wetter eine dicke Staubschicht über die Straße legt, die sich beim ersten Regen in eine einzige Schmierseife verwandelt. Das war ja das Riskante an diesem Unternehmen.«

»Und ihr seid trotzdem gefahren?«

»Erstens war der gesamte Bauablauf gefährdet, alles war auf diesen Tag ausgerichtet, zweitens hatten wir uns verpflichtet, vorfristig mit der Montage der Verdichterstation zu beginnen, und drittens: Sage mal einem, du konntest bei dem Stückchen DDR-Abschnitt dieser riesigen Gasleitung nicht im Tempo mithalten, weil es am 9. Juli 1983 geregnet hat . . .«

2 Stunden hatte man für die 8 Kilometer lange Strecke eingeplant, es wurden 12. 12 Stunden, von denen Dietmar Hampe heute



sagt, die vergesse man wohl nicht so schnell. Da waren sie über eine Brücke gekrochen, die nach links und rechts nur Zentimeter frei ließ. Bei trockenem Wetter hatten die Kraftfahrer schon ihre liebe Mühe gehabt, und nun das Wagnis auf Schmierseife. Das war so, als schickte man einen Raupenfahrer mit seiner Maschine auf ein Drahtseil. Irgendeiner hatte auf die Uhr geschaut, wie lange die Brückenfahrt dauerte. In Stundenkilometern jedenfalls läßt sich das nicht einmal berechnen. Schneckentempo. Aber sie kamen rüber mit ihren 57 Tonnen.

Und dann rutschte die Fuhre mit einemmal weg. Das war in einem Moment, als sie alle dachten, es sei fast geschafft. Es wurde ein verbissener Kampf. Die Komatsu spannten sie vor. Nichts rührte sich. Die zwei KrAS wurden mit eingespannt. Der Tieflader ruckte kurz an, die KrAS-Räder drehten durch. So ging es Versuch um Versuch. Immer neuer Anlauf. Und dann endlich war das Gefährt wieder auf der Straße.

Abends um 18 Uhr trafen die Fahrzeuge draußen auf dem Verdichterfeld ein. Als die Kraftfahrer aus ihren Kisten stiegen, zitterten ihnen die Knie.

»Ich glaube, solche Momente sind sehr wichtig für dich und deine Jugendbrigade«, sagt Hampe heute. »Es sind doch viele dabei, die in solchen Stunden aus eigenem Erleben spüren, was Disziplin, Mut, Ausdauer und Können bewirken. Das stärkt das Selbstbewußtsein unheimlich.



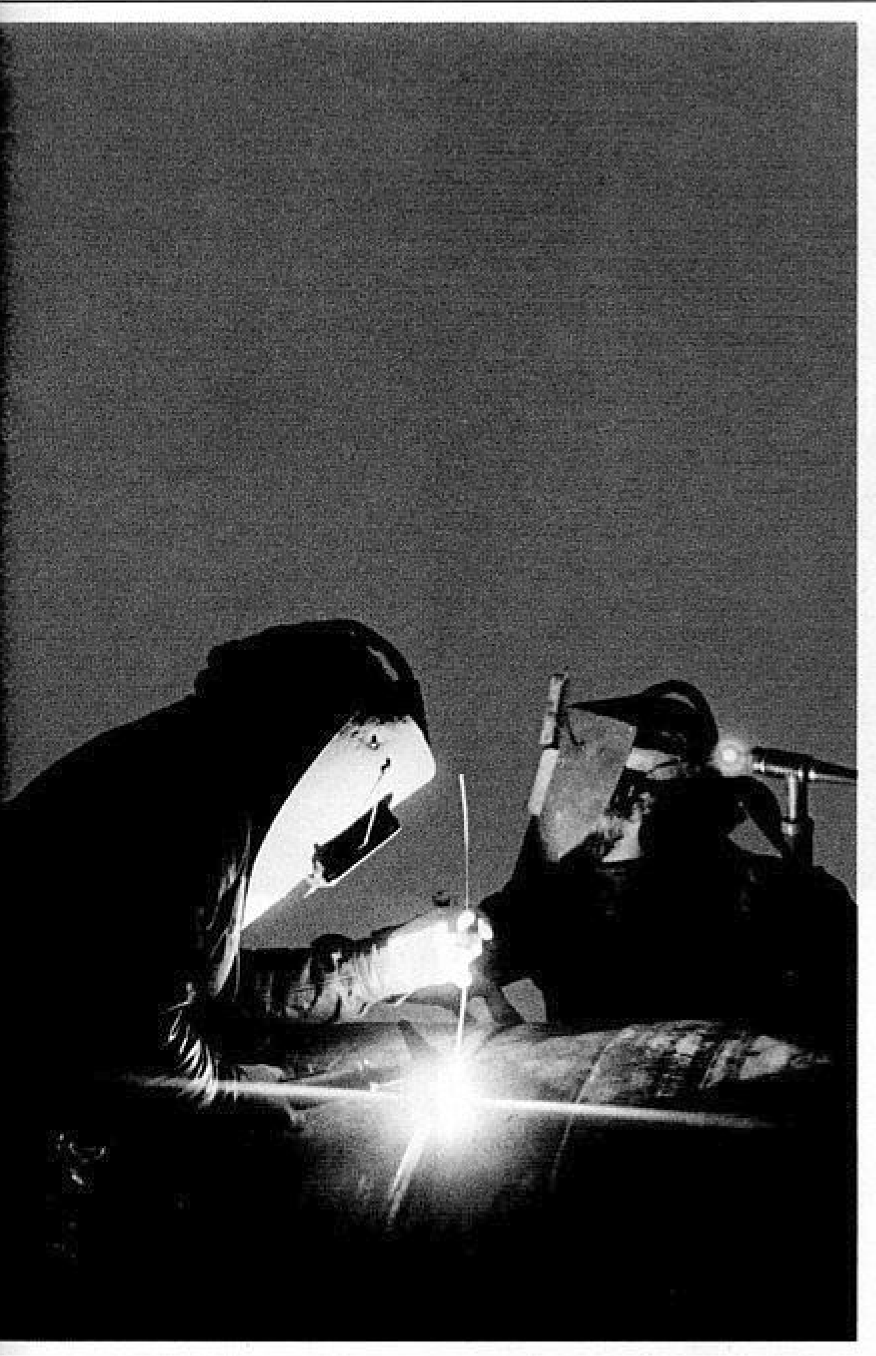
Sich selbst zu überwinden, darin liegt wohl auch ein nicht zu unterschätzender Reiz einer solchen Aufgabe.«

Bis in den späten Abend saßen die Kraftfahrer damals in ihrer Kantine, der Direktor hatte einen Kasten Bier spendiert. Und immer wieder machten die tagsüber erlebten Geschichten die Runde.

Frage mal die anderen, die an der Verdichterstation mitgebaut haben, nach jenem Tag. Sie werden dir diese Geschichte erzählen, und dann werden sie aber auch sagen, daß es im Grunde etliche solcher Tage gab. Zum Beispiel bei denen, die schließlich die Verdichter vorfristig montierten, bei denen, die die Fundamente bei 35 Grad im Schatten gossen, ja selbst bei denen, die in der behelfsmäßigen Küche standen und stolz die erste warme Mahlzeit anboten. Sie alle reden von ihrer Verdichterstation.

Peter Böttcher





Nacht am Trakt

Matt cremefarben schimmert die schmale Mondsichel. Wär ich Maler, Romantiker möglicherweise, ich würde lospinseln. Viel Schwarz. Schwarzer Himmel, schwarze Erde, unendlich schwarze Einöde. Und mittendrin grelles, gedämpftes, flirrendes, gleißendes, schreiendes Licht.

Lampen und Flutstrahler stechen ihren Teil aus der Dunkelheit, wie umherirrende Sternpaare glimmern Fahrzeugscheinwerfer. Gelbe, blaue, rote, weiße Funken, Flammen, Brände sind um und auf dieser Schlange.

Vor allem Gelb. Gespenstig schwefelgelb blitzen Schweißzelte. Raupen, Krane, Bagger flackern sattgelb im Widerschein. Es sprüht, strahlt, glimmt, leuchtet, bewegt sich vorwärts.

Auch den ohrenbetäubenden Lärm soll man malen können. Dröhnen, Zischen, Hämmern, Schleifen, Tuckern, Knistern, Schreien. Alles am Rohr.

Frank Michael Wagner

Motive

»Warum ich zur Trasse ging? Man muß doch wissen, was man will, und da habe ich die Gelegenheit beim Schopf gepackt. In der UdSSR bauen, an einem gemeinsamen Großvorhaben, also für mich ist das ein Stück Friedenskampf, in dem ich mich beweisen kann. Man ist doch interessiert zu wissen, was man zu schaffen vermag, Großes meine ich. Als Meister in der Bauindustrie weiß man außerdem, Leistung ist das A und O. Bei mir kam noch der Reiz des Landes dazu, dem man so nahe steht, dem man ganz natürlich auch einmal anders als nur als Tourist begegnen möchte.«
Gerhard Klietz gehört zu den Suhler Wohnungsbauern in Wolowez, die in der Ukraine für Schlagzeilen sorgten. In Wolowez setzten sie zwei Wohnblocks in bester Qualität hin.

Die Thüringer Bauleute hatten noch mehr zu bieten. Die Wettbe-

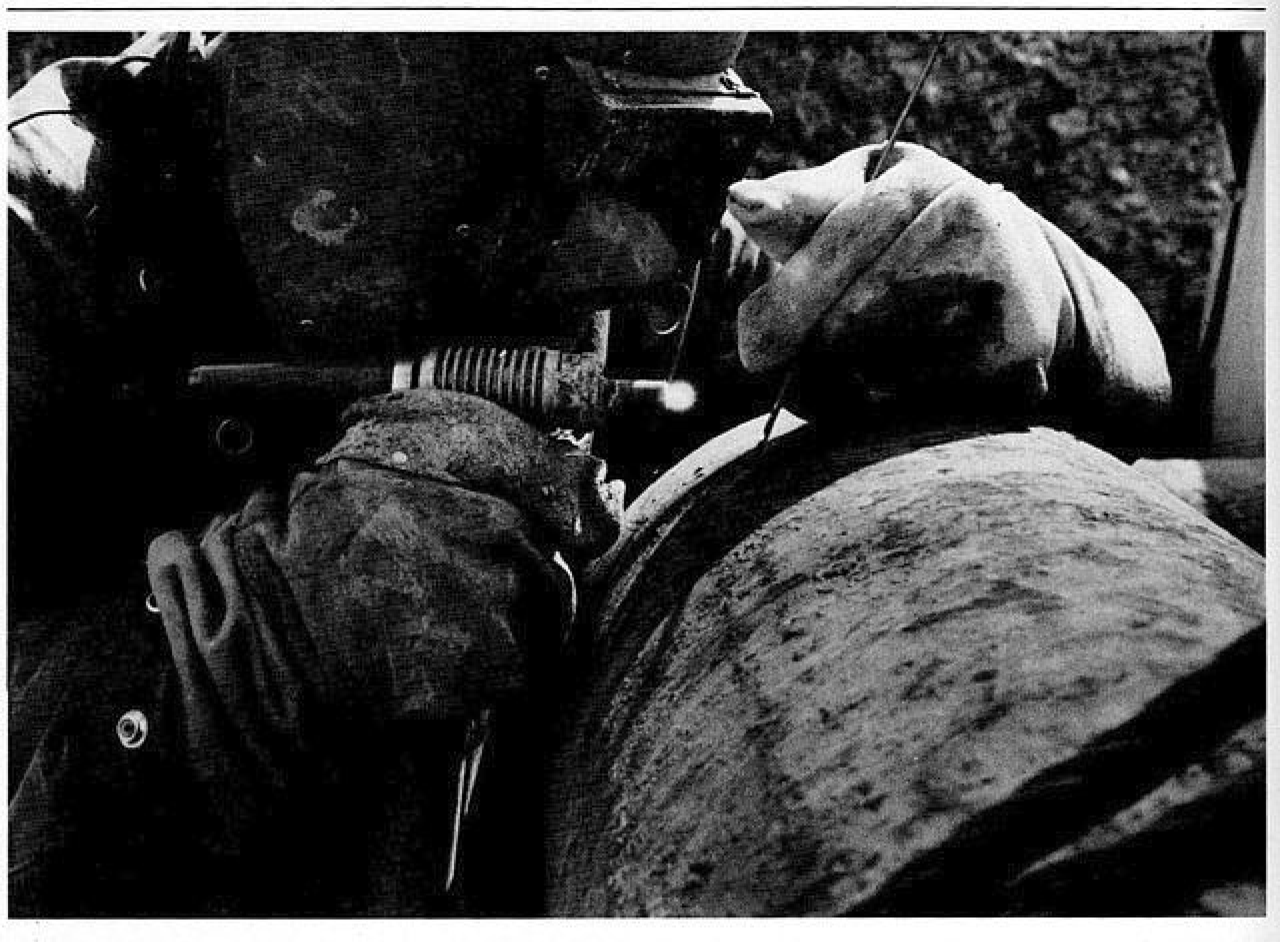




werbstafel vor ihrem »Viertel« lohnte ein zweimaliges Draufschauen: Für das Personal der Verdichterstation wurde der Wohnblock 1 mit 35 Tagen Planvorsprung und der Wohnblock 2 gar 67 Tage vorfristig übergeben.

Gerhards Chef, Bauleiter Martin Gundelwein, meint, das alles sei keine Hexerei. »Entscheidend war wohl die besondere Stimmung hier. Die Jungs wollten sich beweisen – gerade im Ausland. Die sowjetischen Freunde sollten sehen, daß auch wir allerhand drauf haben. Außerdem haben uns die eigenen Leute auf dem Berg, an der Verdichterstation, gejagt. Was nützt auch die vorzeitig fertiggestellte Station da oben, wenn die Wohnunterkünfte fehlen? Also packten wir richtig zu. Sicher spielt da auch die Geschichte der Gegend eine Rolle. Anfangs empfingen wir mitunter skeptische Blicke, besonders von älteren Einwohnern. Tief sitzen die vor vier Jahrzehnten von deutschen Faschisten gebrannten Wunden. Vernarbt, aber noch sichtbar. So interessierten sich bei dem, was wir bauten, nicht alle für Technologie und so. Die Einwohner wollten mit Leuten, mit Deutschen aus der fernen und doch so nahen Deutschen Demokratischen Republik sprechen, ihre Gedanken wissen, einige vielleicht auch ganz persönlich zu Freunden gewinnen.«

Deutlicher als manch andere der Trassenerbauer spürten das

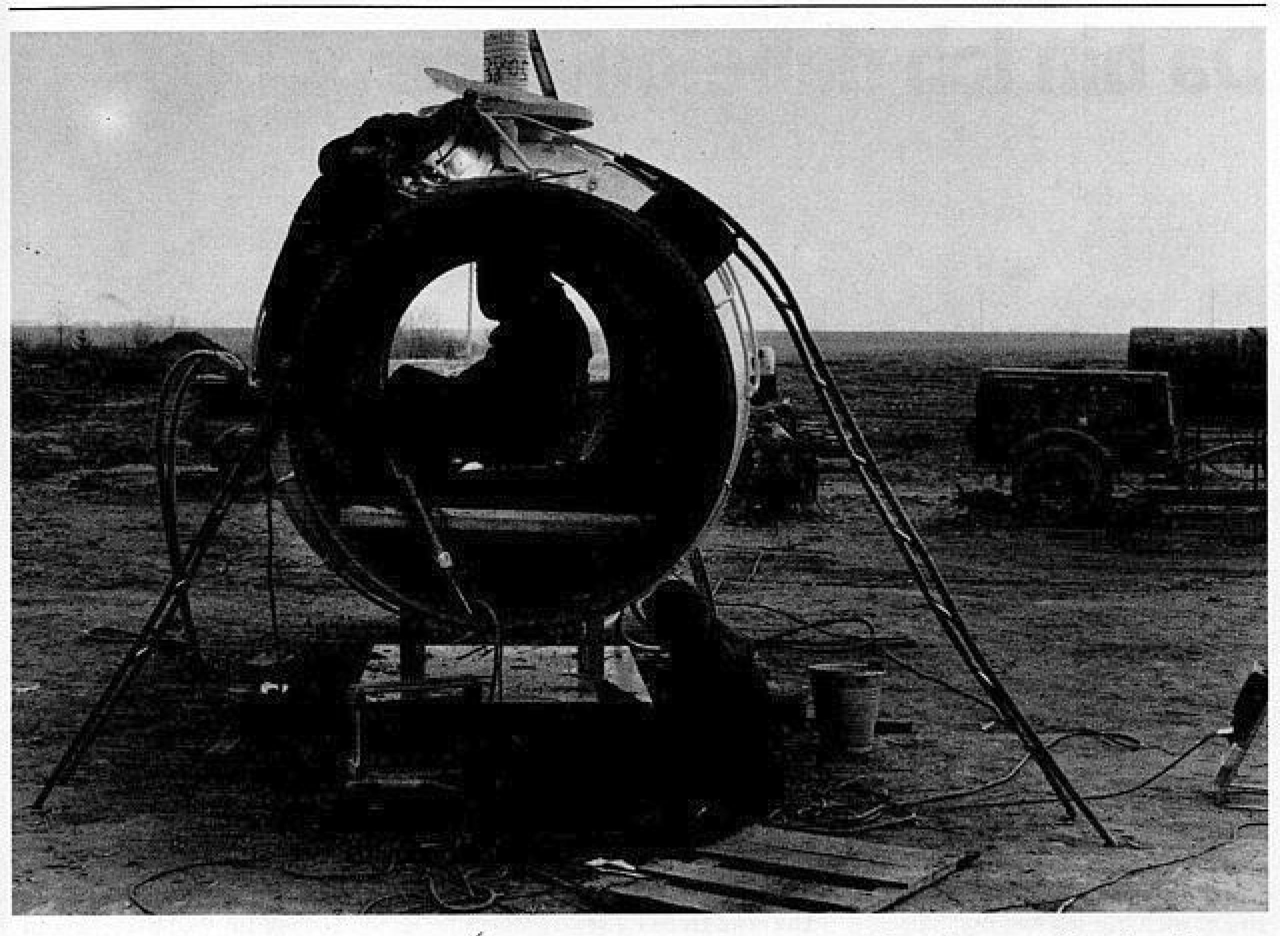


die Bauleute. »Die oben auf dem Berg waren ziemlich weitab vom Schuß. Wir dagegen hatten den kürzesten Draht zu den Einwohnern«, erzählt Jugendbrigadier Andreas Fleischmann. Er war mit seinen Männern bei den meisten Suhler Objekten in Wolowez dabei, zu denen neben den Wohnblocks auch eine Schule, eine Turnhalle, eine kombinierte Kindertagesstätte, eine Poliklinik und ein Bettenhaus mit 120 Plätzen gehören.

»Bauen vor Publikum« nennt Andreas nur eins von mehreren Motiven, Bestes zu leisten. Der Wettbewerb sei reif für ein Lehrbuch gewesen. Das tägliche Plus zum Plan gehörte nicht bloß zum guten Ton oder zum Ansehen, es war das ganz Normale. Dazu kam noch die zusätzliche Tagesleistung eines symbolischen Brigademitglieds, meist eines Helden des Großen Vaterländischen Krieges aus Wolowez und Umgebung.

»Ohne prahlen zu wollen, aber wir mußten uns hier tatsächlich ganz schön umstellen«, berichtet Hartmut Geißler. Der Brigadier von 12 jungen Tiefbauern aus Saalfeld muß es wissen, denn vor dem Einsatz an der Trasse in Bogorodtschany verdiente er sich seine Sporen auf vielen Baustellen des Bezirks Gera und bei der »FDJ-Initiative Berlin«.

In der Ukraine nannten sich die Tiefbauer auch Trassenerbauer, mit dem Zusatz »im Hinterland«. Kaum einer hatte den sogenann-



ten Vorstrecktrakt, wo die Erdgastrasse Meter um Meter wuchs, schon einmal gesehen. Doch die Wohnblocks mußten ebenso schnell wie die Rohrschlange und die Verdichterstation fertig sein. Also ging es auch bei den Geißlers um jeden Tag, um jede Stunde. Diese Einstellung half, manche Klippe zu umschiffen.

Hartmut erzählt von der Septemberhitze '82 mit fast 50 Grad, von Tagen, an denen sie bis zum Knie im Wasser standen, und von bitterkalten Januarfrösten. »Heute lachen wir nur noch über die Schufterei bei der Trinkwasserleitung. Vier Tage lang hat jeder zwölf Stunden im Novembersturm sein Bestes gegeben. Dann war die Straße wieder frei.«

Der Brigadier schwört auf das gute Klima im Kollektiv. Mehr als in der Heimat galt es für gemeinsame Erlebnisse zu sorgen. Möglichkeiten für die knappe Freizeit gab's genügend – Ausflüge in die Karpaten, Tanz im Ort . . . Wichtig und unersetzlich seien die »Quatschrunden« gewesen, in die jeder seine Probleme und Gedanken mitbringen konnte. Gemeinsam half man sich so auch über mannhaft unterdrücktes Heimweh hinweg . . .

Oder man legte sich um so mehr ins Zeug. In Bogorodtschany wurde übrigens der Wohnblock 2 mit 76 Tagen Planvorsprung übergeben.

Claus-Dieter Steyer

Da bin ich dabeigewesen

Anke:
Fünfunddreißig bin ich jetzt. Und immer noch ledig. Aller Sorgen. Unser Leben hier muß dir ziemlich – na, sagen wir – problematisch vorkommen. Zu viert, alles eng . . . Aber es geht, man gewöhnt sich dran. Und mir macht Wohnheimleben nichts aus. Erst in Halle im Internat, da hab ich gelernt, Koch, dann drei Jahre in Magdeburg und dann Dresden, Qualifizierung zum Diätkoch. Hier an der Trasse Schichtleiter. In Dresden bin ich erst mal hängengeblieben, als Lehrausbilder. Da hatte ich ein eignes Zimmer im Schwesternwohnheim mit eignen Möbeln aus dem An- und Verkauf. Das schönste Stück war der Tisch. Hab ich alles dagelassen. Für Besitz hab ich keinen Nerv, bedeutet mir nichts. Außer Büchern. Ich stehe auf Zola, Hemingway, Dostojewski . . . Moderne nicht so. Da genügt mir das Leben.

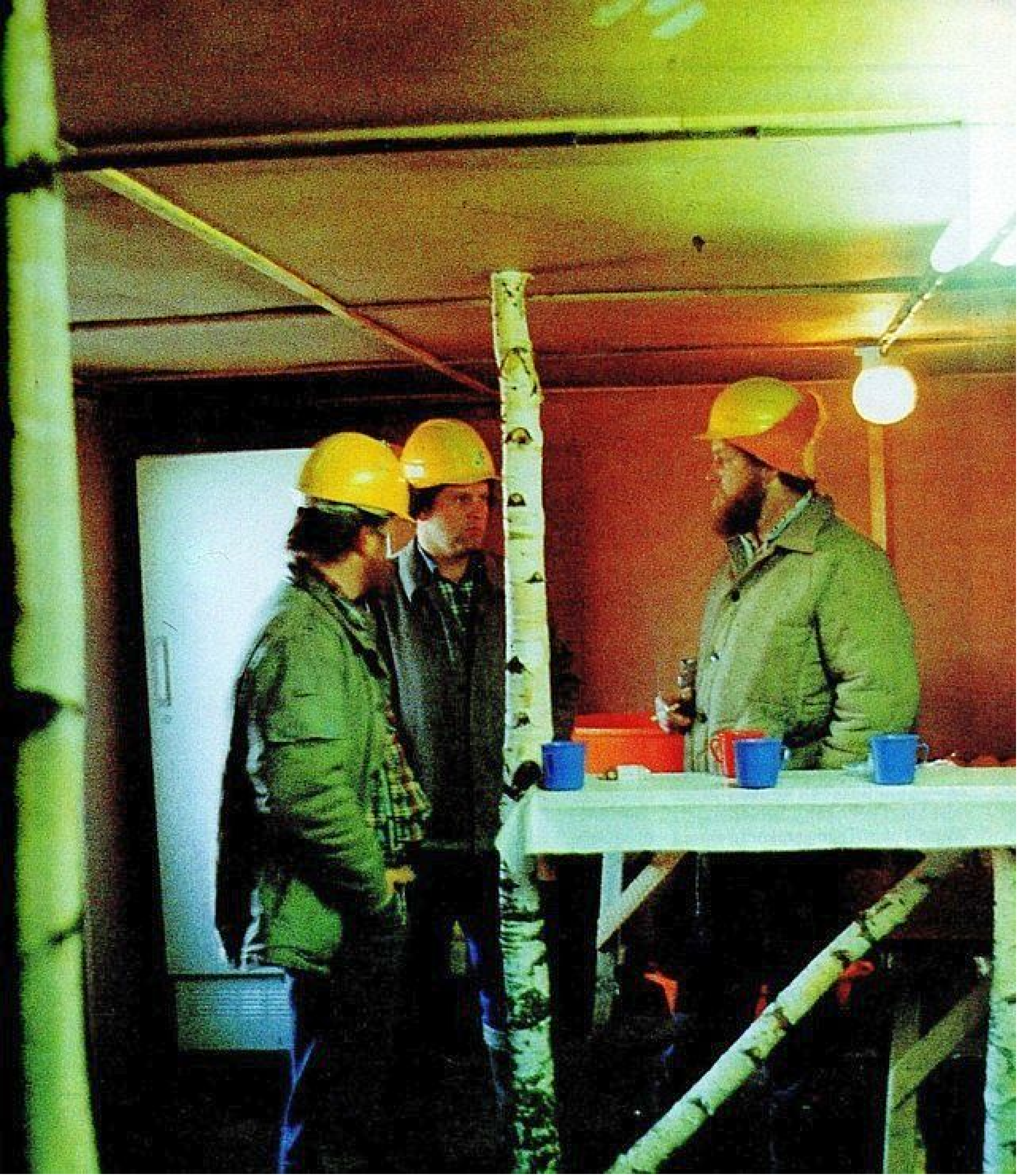
Wir haben hier eine, die will sich ein ganzes Zimmer aus Glas anschaffen. Die hat so was mal im Film gesehn, und jetzt ist sie ganz verrückt danach. Will sich alles von einem Glaser bau'n lassen. Und um das Geld zusammenzukriegen, hat sie sich an die Trasse verpflichtet. Das hat mich geschockt. Daß jemand glauben kann, er wird glücklich damit. Aber bitte . . . Also von mir soll ich erzählen. Wie in der zehnten Klasse, Darstellung der Entwicklung.

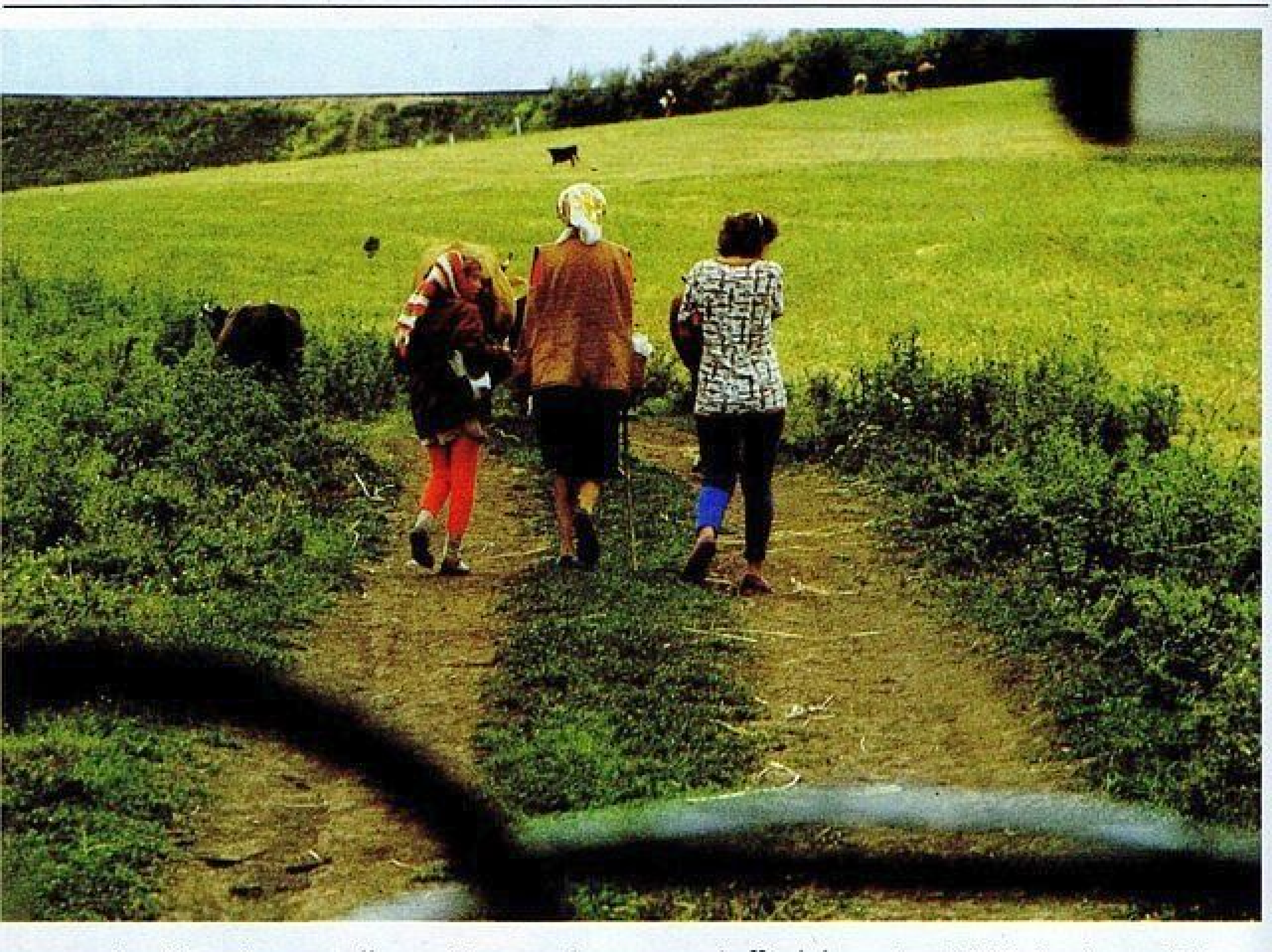
. . .

Die erste große Reise war Moskau. Und da haben wir uns verirrt wie kleine Kinder. Mit meinen paar Brocken Russisch konnt ich nicht viel ausrichten, ich konnt zwar fragen: Gde nachoditsja gostiniza soundso. Aber was die Leute mir erklärt haben . . . Schließlich haben wir uns irgendwie durchgefunden. Plötzlich hab ich gewußt: Ich will in dieses Land. Nicht nur zu Besuch. Ich hab an alle Ministerien geschrieben. Ich dachte, ich kann so im Austausch in einem Krankenhaus arbeiten oder in einem Restaurant als Köchin. Ans Außenministerium hab ich geschrieben, ans Gesundheitsministerium, an die Volksbildung. Einer hat mich immer an den anderen verwiesen. Und immer das gleiche: Leider . . . Aber wenn ich mir mal was vorgenommen habe, da geb ich nicht auf. Hat fast fünf Jahre gedauert, dann klappte das mit der Trasse.

. . .

Als ich ankam, Mitte Februar, da war die erste Aufbauphase schon vorbei. Im Wohnlager stand die Küche, vorher, bis Weihnachten etwa, haben alle in der Stolowaja gegessen. Ist die Kantine oder Gaststätte im Ort. Da haben welche von den Freunden mit zwei, drei von unseren Mädchen zusammen gekocht. Wär was für mich gewesen. Kannst dir denken: andre Völker, andre Eßgewohnheiten. Soll öfter Krach gegeben haben, wegen Salz. Hier nehmen sie viel weniger. Und einmal gab's Kascha, Buchweizengrütze. Die Gesichter unsrer Leute hätt ich



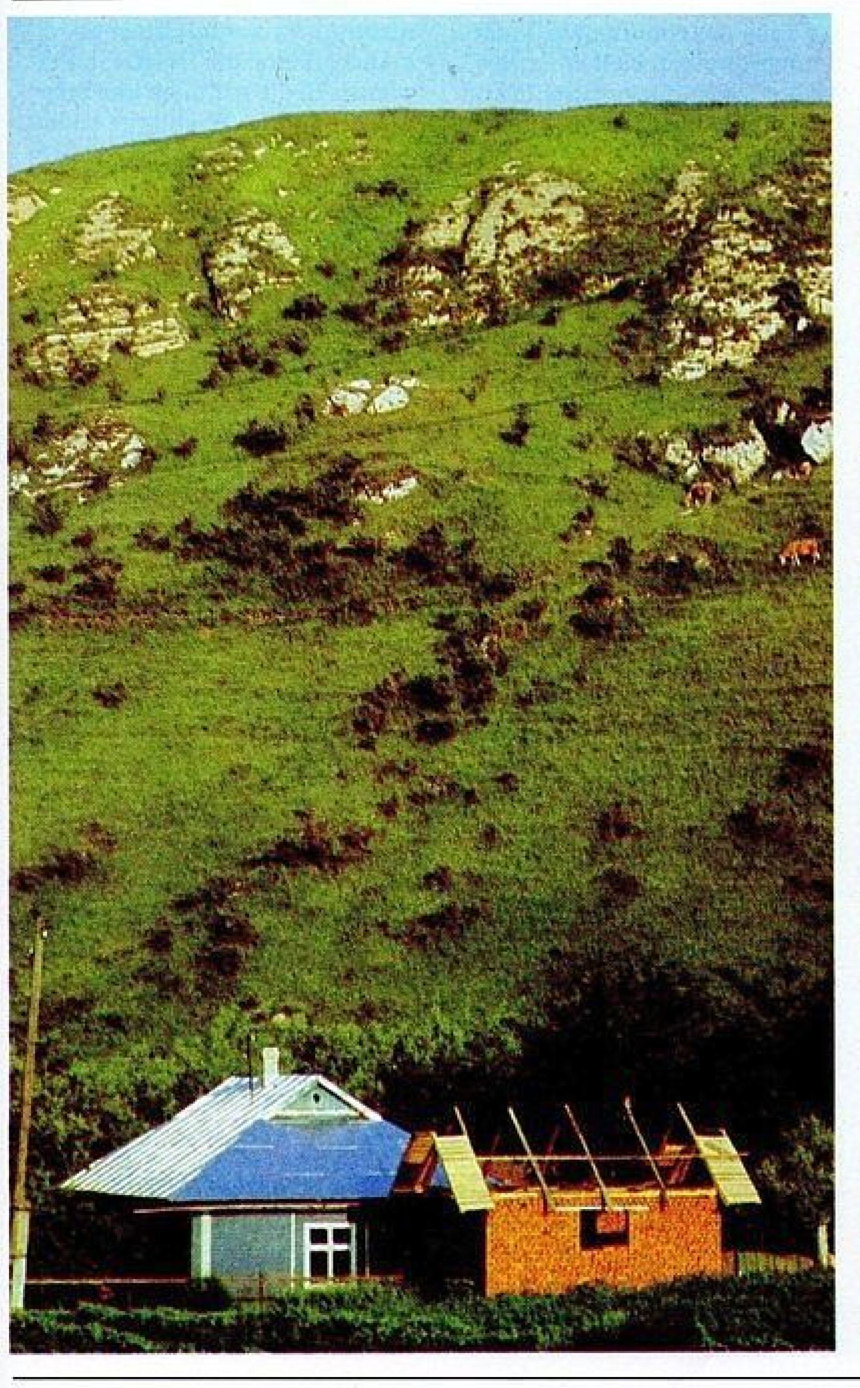


gern gesehn. Aber wie gesagt, die Zeiten war'n vorbei, als ich eingereist bin. Dafür gab's Schlamm. Wenn's paar Tage geregnet hat, macht alles die Schwarzerde, da versinkst du bis zum Hintern. Für unsre Fahrzeuge war das das Ende, bis die Baustraße fertig war. Erst haben wir Schlammskoje gesagt, jetzt heißt's Staubskoje. Ich weiß, erzählt jeder. Die Männer arbeiten wirklich hart. Wenn zu Hause so gearbeitet würde . . . immer, dann . . . Ich glaube, hier sieht man eher, was geschafft wird. Auch am Geld. Das zieht eben.

So wie hier hab ich Männer noch nie nach Frauen gucken sehn. Als ich das erstemal durch den Speisesaal zur Küche bin, ich kam mir vor wie auf 'nem Laufsteg. Und dann das Zimmer, damit ging's los. Da schlief ich mit zwei Mädchen zusammen, die hatten jede 'nen Freund beim WBK, bis dahin sind's paar Kilometer, also sind die oft dageblieben. Erst war mir das unangenehm. Ich bin bestimmt nicht prüde, aber das war mir zu fett. Gesagt hab ich nichts. Die waren schließlich eher da als ich.

Ursel:
Wie mich Marita und der Junge nach Berlin zum Flugplatz gebracht haben, da ist mir alle paar Minuten noch was eingefallen, und geheult hab ich die ganze Zeit.

Im Flugzeug war's schön. Ich bin noch nie geflogen vorher, wie



ich runtergeguckt hab, wie das aussah, alles so klein. Kannte ich aus 'm Fernsehn. Aber in echt ist es ganz anders. Und dann hier: Schon die Landschaft, alles so weit. Und die Leute, wie sie hier leben, so . . . bescheiden, ja, das ist vielleicht das richtige Wort. Für Politik hab ich mich nie interessiert, das ist mehr was für Männer . . . Da bin ich altmodisch. Aber hier hab ich gehört, daß die Regierung jedem Bürger zwei Autos schenken könnte, wenn die ganze Rüstung nicht sein müßte. Soviel kostet das im Jahr. Das hat mich umgehau'n. Man kann sich ja sonst so was schwer vorstell'n. Also diese Leitung, die für das Gas, die kreuzt sich im Gebirge, ich hab vergessen, wie's heißt, da kreuzen sich die ganzen Leitungen, und ich nehm an, wenn das auch in den Westen geht, das Gas, da werden die sich doch überlegen, ob die da 'ne Bombe raufschmeißen. Und so, in diesem Zusammenhang, denk ich, hilft's für 'n Frieden, wenn wir hier mitbau'n. Und ich hab hier einen Mann gefunden. Ich hätte nie gedacht, daß mir das noch passieren könnte, in meinem Alter. Das war Liebe auf den ersten Blick. Ich bin sehr glücklich mit Bernd. Er ist seit neun Jahren geschieden. Bis vor paar Wochen war er hier am Baustab, dann wurde er versetzt nach Jefremow, das sind hundertachtzig Kilometer. Aber er ist Kraftfahrer, und es sind dauernd Touren nach hier, und die kriegt Bernd auch meistens. Eigentlich müßte ich glücklich

sein. Aber ich fühl mich hin und her gerissen. Das versteh ich selber nicht. Mein Kleiner ist ja recht selbständig, ich war sonst immer arbeiten, er ist gewöhnt dran. Aber abends, da war ich eben da. Ich weiß nicht, mit dreizehn, da ist man doch noch ein Kind. Ich bin wirklich nicht sicher, ob es in Ordnung war, ob sich das lohnt, wegen Waschmaschine und Kühlschrank und Kassettenrecorder. Obwohl, auf meine Tochter ist Verlaß. Und dann bin ich auch den ganzen Urlaub zu Hause, vier Wochen. Da kommt übers Jahr eine Zeit raus, die hab ich sonst nicht für mich. In Mathe ist er schwach, wenn man da nicht aufpaßt . . .

Wenn ich den Bernd nicht kennengelernt hätte, wär ich vielleicht schon drauf und dran, hier alles Trasse sein zu lassen und ab nach Hause zur Familie, vielleicht . . .

Kerstin:
Warst vorher bei Ursel? Du suchst dir die falschen Leute. Gibt wichtigere: Bauleitung, Parteistab, FDJ und die am Verdichter. Wüßte nicht, was an uns interessant sein soll.

Nee, Buffetier hab ich nicht gelernt. Das Leben ist viel verrückter, als man glaubt. Wenn mir einer erzählt hätte, daß ich mal Schnaps verkaufe und Gläser spüle, dem hätt ich den Vogel gezeigt mit beiden Händen.

Vorher? Ist schnell erklärt. Mein Lebenslauf paßt auf eine halbe Seite, da denk ich mir immer noch 'n bißchen Füllung aus, damit's nicht so komisch aussieht. Jahrgang neunundfünfzig, Vater Betriebsdirektor, kleiner Betrieb, Mutter Jugendfürsorgerin. Ich war immer prächtig umsorgt. Pionierorganisation, FDJ, zehnte Klasse, Lehre als Wirtschaftskaufmann und dann Ökonomie studiert, Fachschule. Mit achtzehn bin ich Genossin geworden. Aus Überzeugung natürlich. Studium war Klasse, wir waren eine urste Truppe. Wenn ich fertig bin mit dem Studium, hab ich gedacht, dann heb ich die Welt aus den Angeln.

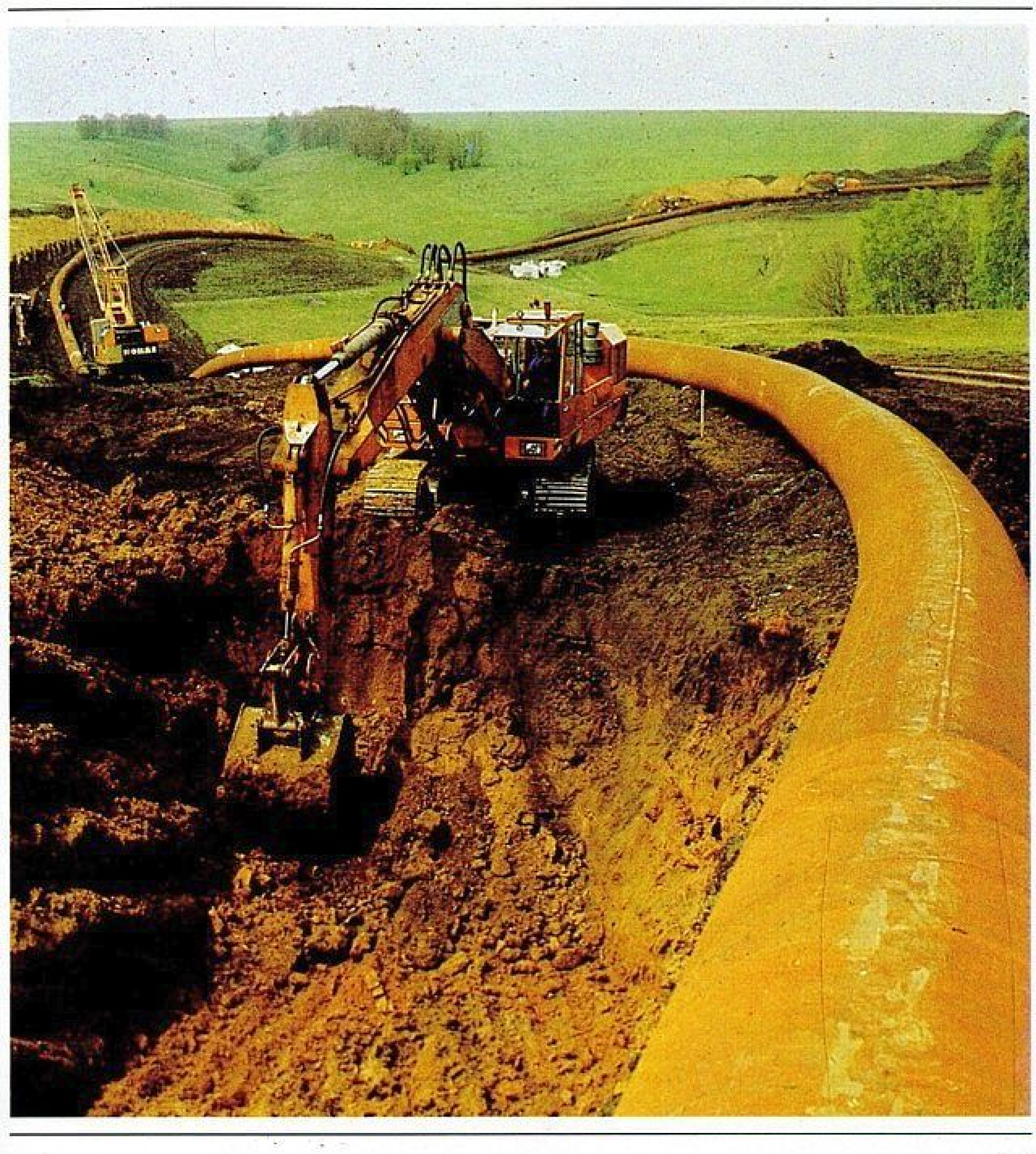
Bei uns lief alles prima, FDJ-Arbeit und so.

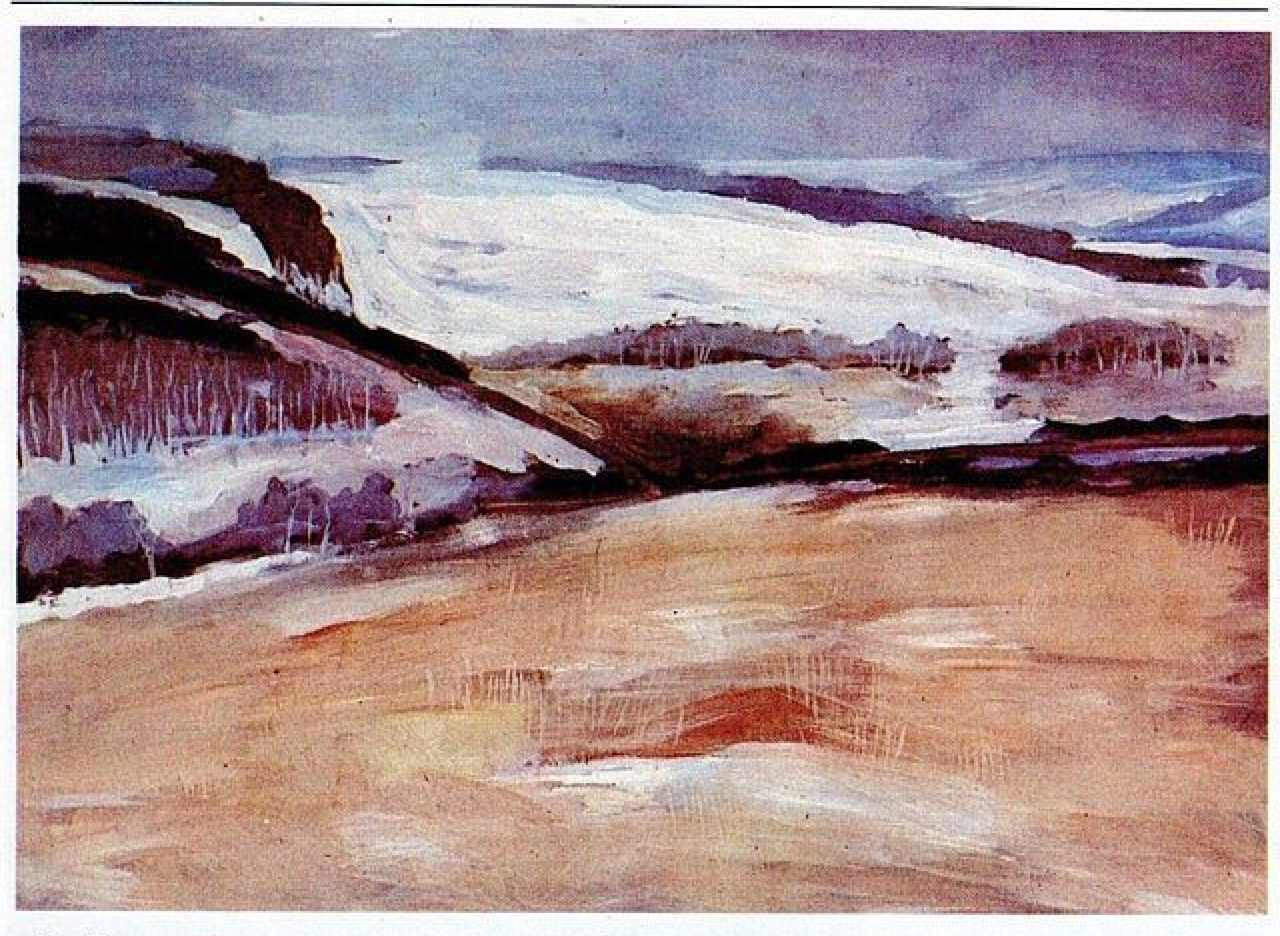
Dann kam ich ins Kaufhaus. Lauter Kollegen zwischen vierzig und fünfzig. Wir war'n sechs Ökonomen. Und ich die Fachschulkraft. Und unerfahren. Und jung. Und überhaupt, ich hatte nichts zu melden, gar nichts. Nach einer Weile war ich ziemlich entmutigt. Vorher sah alles ganz anders aus. Ich dachte, wenn jemand Ideen hat, daß sich alle darüber freu'n. Aber meine Kollegen war'n froh, wenn sie ihre Ruhe hatten. Die unterhielten sich über ihre Kinder und Enkel und Autos und Baumaterial. Aber mich interessiert das alles noch nicht. Ich brauche einfach junge Leute um mich rum. Dann hat mich unser Kaderleiter gefragt, ob ich an die Trasse will. Ob du's glaubst oder nicht: Ich hab mich gefreut wie 'n kleines Kind auf Weihnachten, und als ich hier ankam, da war alles im Aufbau, und irgendwie war das toll. Daß ich das Buffet übernehmen sollte, das wußte ich vorher nicht. Aber da wurde einer gebraucht. Petra, die ist jetzt in Perwomaiski, die hat mich hier eingewiesen, mir das Wichtigste erklärt, na, und dann war ich ganz auf mich gestellt. Ich bin hier alles in einem, Kaufhaus und Restaurant, Einmannbetrieb. Verkaufe Weichspüler und Pralinen, Kugelschreiber, Filme, Bier . . .

Und es macht mir Spaß. Das hätt ich selber nicht gedacht. Also der ganze Abrechnungskram, wenn man sich da mal eingefuchst hat, ist das halb so wild. Hab schließlich nicht umsonst Ökonomie studiert. Wobei, in der Bauleitung, da sitzt eine, die hat dieselbe Ausbildung wie ich, ist aber als Ökonom eingesetzt, die guckt auf mich runter, als wär sie sonstwas.

Für mich bedeutet das wirklich was, hier mit an der Trasse zu sein. Ich finde, das ist ein tolles Bauwerk, man kann seinen Kindern dann mal erzählen, da bin ich dabeigewesen, da hab ich mitgemacht. Das alles ist eine echte Aufgabe. Zwar habe ich mir meine Aufgaben mal anders vorgestellt, aber das kann noch kommen. Ich bin froh, daß wir hier so viele junge Leute sind, das beeinflußt die ganze Stimmung. Ist vieles gelöster als in einem Betrieb zu Hause.

Aus dem Hörspiel von
Maja Wiens
»Die Küche in der Steppe – vier Paßbilder«



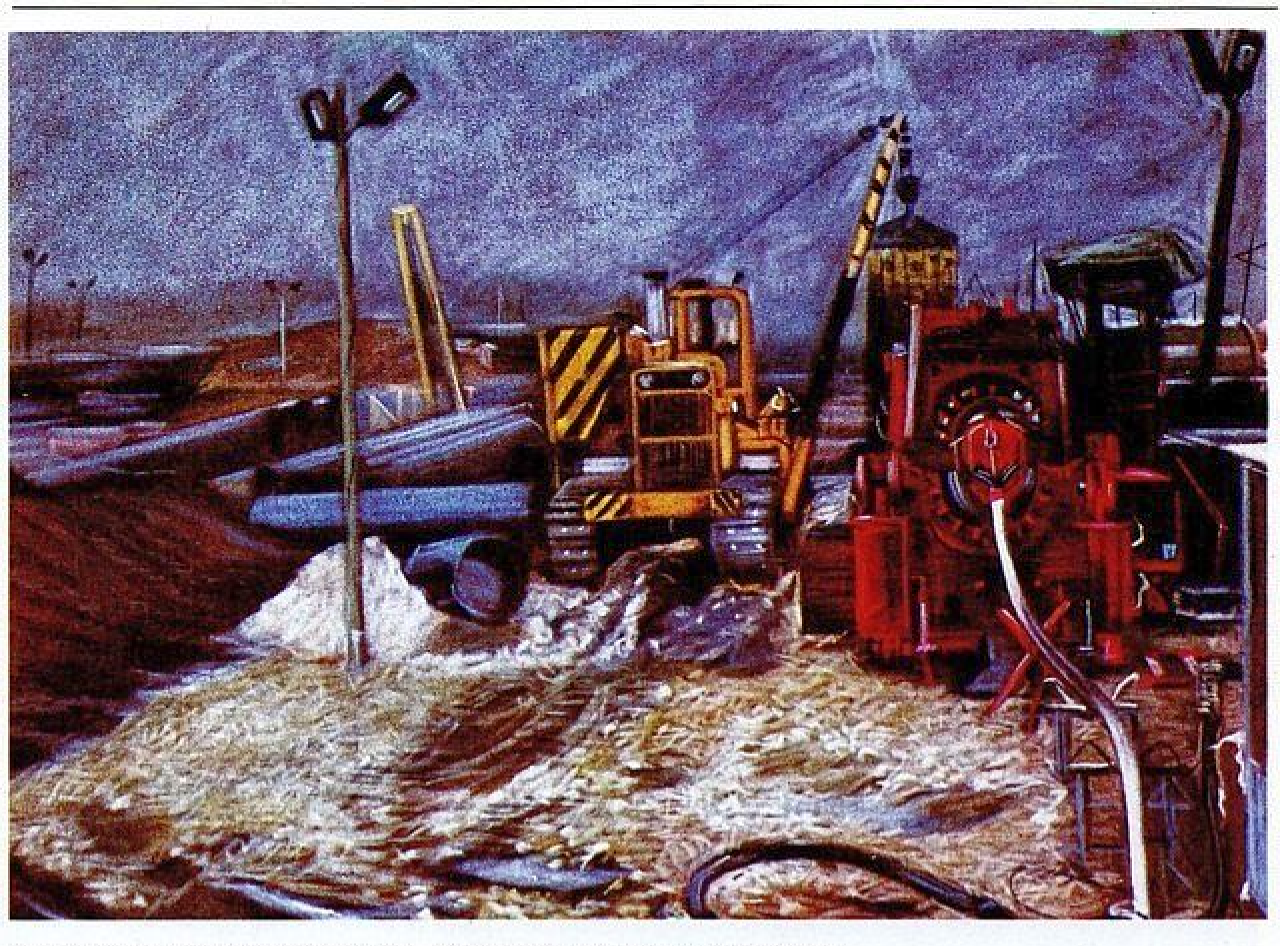


Mit den Augen des Künstlers

Kunst legt Beziehungen zwischen Menschen und Natur, zwischen Menschen untereinander bloß. Aus Farben und Gestaltung werden Gefühle und emotionale Eindrücke deutlich. Mit optischen Mitteln macht der Künstler Gegebenheiten und Verhältnisse unseres Lebens sichtbar und nachvollziehbar. Die Bilder Wolfgang Lieberts vermitteln einen tiefen Eindruck vom Leben an der Trasse.

Zweimal war der Künstler, der freischaffend in Potsdam arbeitet, bei den Trassenerbauern. In einer Vielzahl von Werken hat er das Leben, die Arbeit, die Umwelt dort festgehalten. Für ihn waren das sehr produktive Wochen. Angefüllt täglich von langen Stunden mit Pinsel und Palette. »Man muß morgens mit den Kumpels zur Schicht raus, um das Leben dort nachempfinden zu können«, sagt der Maler.

So war er morgens mit dem Frühbus mit an die Trasse gefah-



ren, war im Fahrerhaus eines Lkws oder eines Kippers unterwegs. Zahlreiche Freundschaften sind bei der Arbeit oder abends entstanden. Wie viele seiner Künstlerkollegen hat auch Wolfgang Liebert dort Partner und Bindungen gefunden, die sowohl seine künstlerischen Arbeiten als auch sein persönliches Leben bereicherten. Manche der Trassenerbauer kommen noch heute in sein Atelier in Potsdam, betrachten seine Werke, diskutieren mit ihm, erzählen neue Erlebnisse oder sitzen Modell. Liebert, Jahrgang 1944, verheiratet mit einer Leningraderin, studierte an der Kunsthochschule Berlin. Seine Lehrer waren die Professoren Womacka, Brendel, Robbel und Mohr. In Potsdam arbeitet er viel mit jungen Malern zusammen. Seine Bilder von der Trasse dürften auch eine Etappe seiner künstlerischen Entwicklung markieren.

Thomas Bencard

Antwort eines Arbeiters in Lipezk

Für Horst Bastian

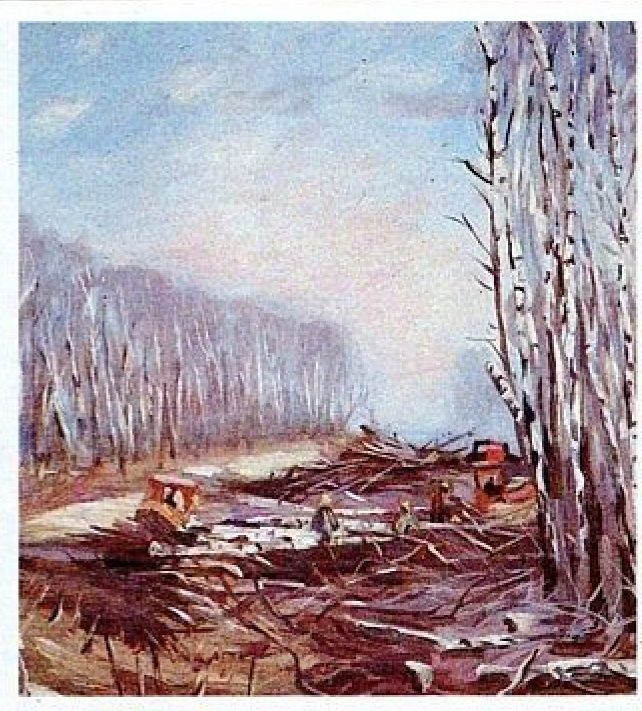
Der Frieden kostet nicht nur Schweiß,
und was wir für ihn geben,
bringt schließlich nicht nur Frieden ein
in unser eignes Leben.

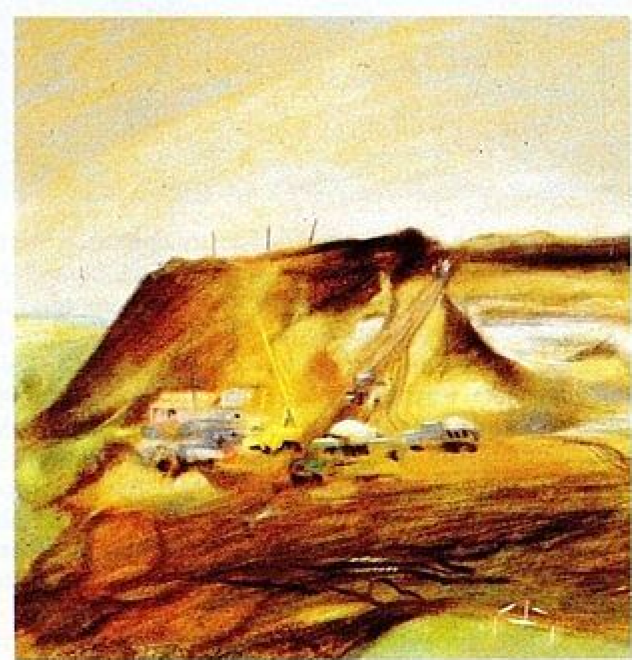
Der Frieden kostet manches Kind
die Gute-Nacht-Geschichten,
und dabei würden wir ihm gern
ein Trassenmärchen dichten.

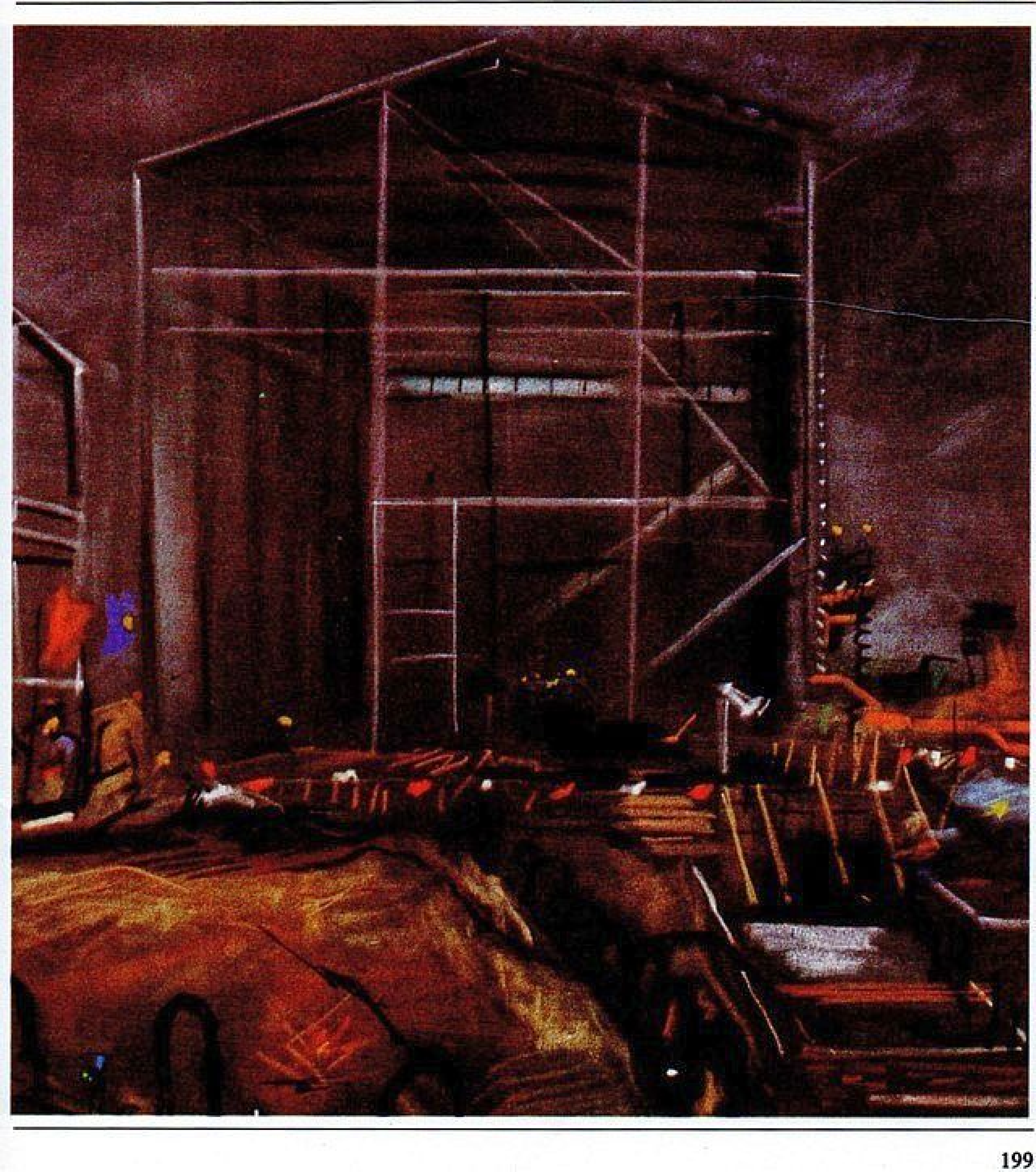
Der Frieden kostet unsere Fraun
manch abendliches Lachen,
aus Briefen, die drei Wochen gehn,
erfahren wir's, was sie machen.

Der Frieden kostet Zärtlichkeit,
an der wir ungern sparen,
und macht mich glauben, daß wir uns
noch nie so nahe waren.

Henry-Martin Klemt







Winterliches Trassenbegrüßungslied

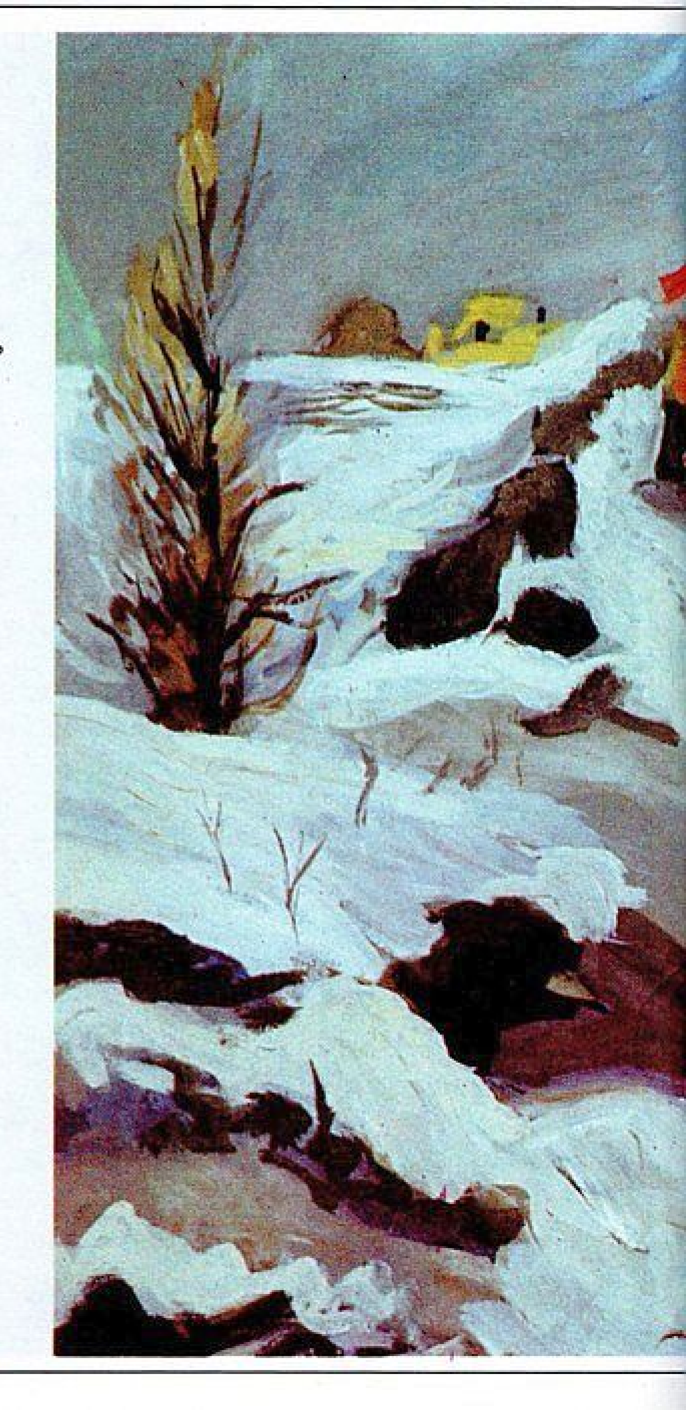
Wir müssen bauen jetzt, das heißt begreifen:
Es ist der Winter auch nur eine Zeit.
Grad hart genug, um daran abzuschleifen
die falsche Ungeduld. Beizeiten überstreifen
mußt du dein dickes Fell, bevor es schneit.

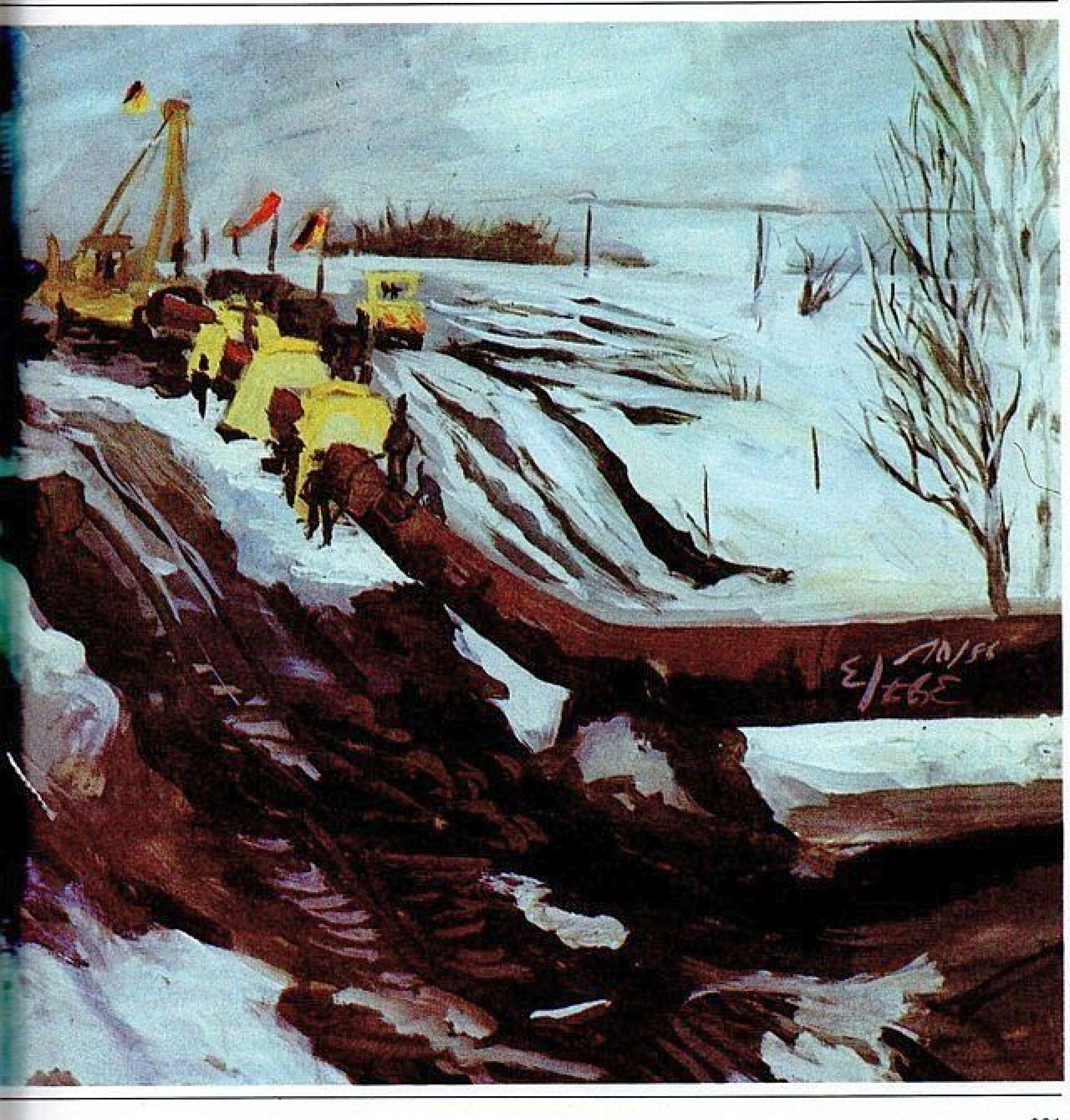
Denn manches Loch wirst du dann tiefer schachten,
als je der Frost sich in die Erde frißt.
Wir lernten es, nachdem wir sparsam dachten
und unsre Rechnung ohne Frühling machten,
in dem das Fundament gerissen ist.

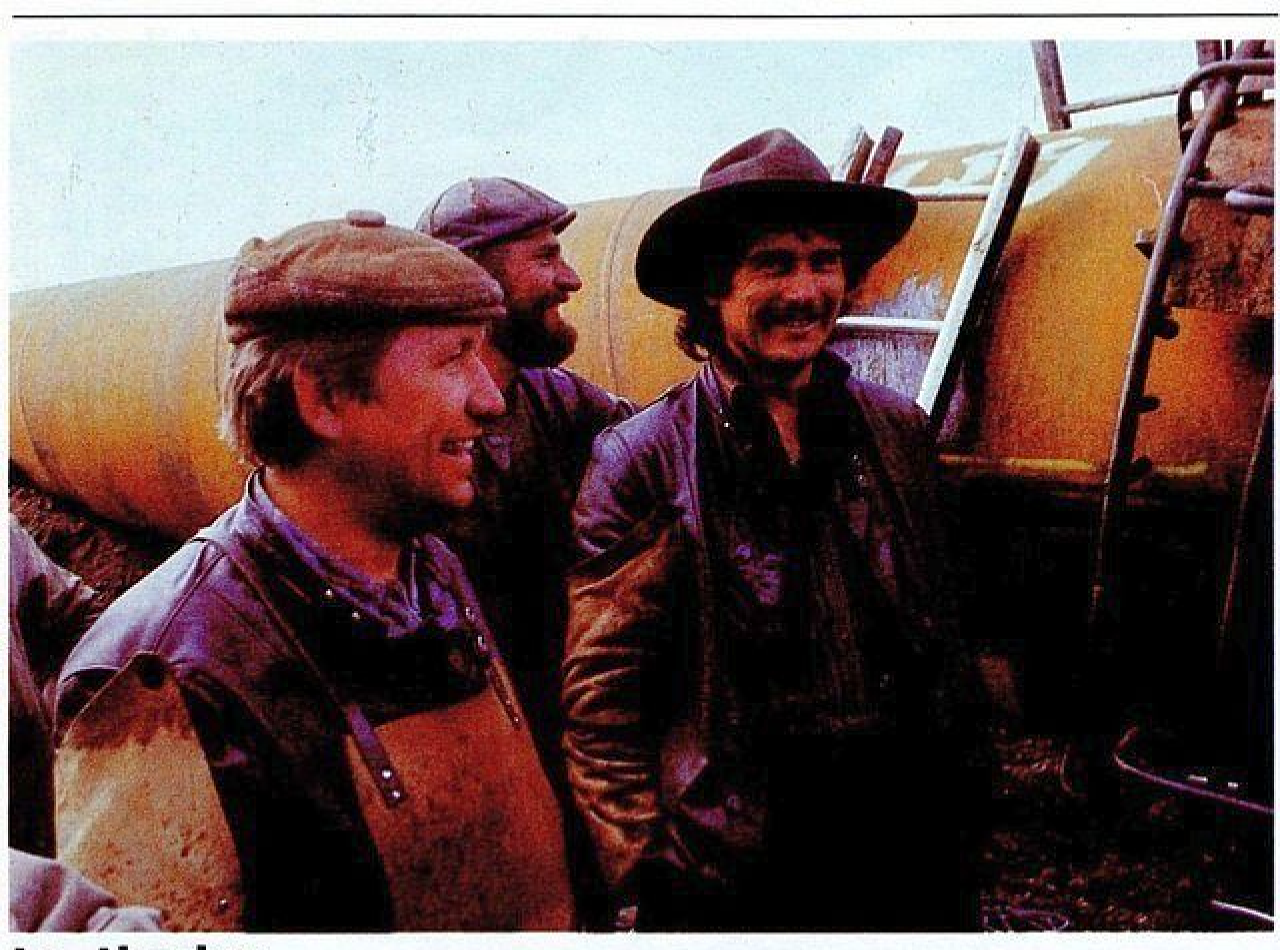
Mitunter kommt dir auch der Strom abhanden.
Geht halt das Licht aus, sagst du dir vielleicht.
Wir sind bei Minusgraden aufgestanden,
und als wir endlich unsre Sachen fanden,
da war'n sie wie der Boden kalt und feucht.

Doch hier zu bauen jetzt, das heißt begreifen:
Es ist der Winter auch nur eine Zeit.
Auf hartem Erdreich brennen alte Reifen,
und abends taut der Schnaps dir deine steifen
Gelenke wieder auf, bevor es schneit.

Henry-Martin Klemt







Im »Lipezker Trassenecho« geblättert

Neben den großen Dingen, die Tag für Tag entlang der Erdgastrasse geschehen, den Leistungen der Besten, den Erfolgen der Eifrigsten, registriert das »Lipezker Trassenecho« manches, was das Bild von dem Zentralen Jugendobjekt abrundet.

In einigen Ausgaben fanden sich folgende recht interessante Tatsachen:

Ausgabe 6: »Herzlichen Glückwunsch unserem Volkmar Brummund vom BMK der Baustelle Lipezk zur Geburt der Zwillinge Jenny und Jessy!«

Ausgabe 10: »Wie kam es dazu? – Am 18. März 1983 hatte Günter Krüger den Auftrag, Kies von Alexander Newski an die Zufahrtsstraße zur Verdichterstation zu transportieren. Nebel und Matsch beeinträchtigten die Straßenverhältnisse. Auf der Straße nach Alexander Newski fuhr vor Günter ein sowjetisches Fahrzeug vom Typ Kamas-Sattel. Dieses Fahrzeug stieß mit einem entgegenkommenden LKW zusammen. Günter brachte sein Fahrzeug vor der Unfallstelle zum Stehen. Die beiden sowjetischen Fahrzeuge waren ineinander verkeilt. Beim LKW war der Tank aufgerissen, und jeden Moment konnte ein Brand ausbrechen. Blitzschnell

und umsichtig handelnd, riß Günter mit seinem Fahrzeug die beiden sowjetischen Fahrzeuge auseinander. Ein Fahrzeug stand bereits in Flammen. Unter Einsatz seines Lebens rettete Günter drei Sowjetbürgern das Leben. Für diese mutige Tat wurde Günter Krüger in das Ehrenbuch des Parteistabes eingetragen und mit einer Wolgareise ausgezeichnet.«

Ausgabe 20: »Kinder von Trassenerbauern unseres Bauabschnitts nehmen gegenwärtig am Pionierlager des Lipezker Traktorenwerkes teil. Bei einem Besuch im Pionierlager überzeugte sich der Leiter des Parteistabes, Genosse Erich Röhn, gemeinsam mit dem Lagerleiter, Genossen Michail Emanueilowitsch Ginsburg, davon, daß unsere Kinder viele Freundschaften mit den Leninpionieren geschlossen haben, die über das Pionierlager andauern werden.«

Ausgabe 21: »Eine Richtkrone auf einer Stahlkonstruktion – ein Widerspruch? – Wahrzeichen der Zimmerleute am First eines Hauses, erstmals am Lipezker Bauabschnitt auf der Stahlkonstruktion der Zwickauer Halle gesetzt. Wie kam es dazu? Wir, die Jugendbrigade ›M. B. Antipow‹, Zimmerleute von Beruf, wurden beauftragt, für die Fundamente und Montagegruben die Schalung zu bauen. Eine für uns gewohnte Arbeit. Doch dann stand die Frage, wer setzt die Halle auf? Stahlbauer gibt es am Standort Jefremow nicht. Wir erklärten unsere Bereitschaft, unter fachlicher Anleitung von Werner Fietze, Stahlleichtbaumonteur, die Halle zu erstellen. Warum sollten Zimmerleute nicht mal Stahlbauer sein? Die Richtkrone am First beweist, wir haben es gepackt!«

Ausgabe 23: »Am 30. August 1983 brach gegen 21.30 Uhr ein Brand im Getreidespeicher des Kolchos in Babarykino aus. Es bestand die akute Gefahr, daß 3000 Tonnen Getreide den Flammen zum Opfer fallen. Durch die sofortige Hilfe von 30 Werktätigen des Linearen Teils mit der notwendigen Technik konnte der Brand innerhalb von zwei Stunden unter Kontrolle gebracht werden.«

Ausgabe 25: »Die Trassenerbauer des VEB Industrie-Isolierungen Leipzig kauften im Frühjahr für einen Rubel 60 kleine Tomatenpflanzen. Sie ernteten davon einen Ertrag von drei bis vier Zentnern, den sie zur Versorgung der Trassenerbauer von Perwomaiski zur Verfügung stellten.«

Ausgabe 29: »Am 23. November 1983 wurde im Medpunkt Perwomaiski eine erste Rote-Kreuz-Blutspende zugunsten des territorialen Gesundheitswesens als Dank für seine uneigennützige Unterstützung bei der medizinischen Betreuung der DDR-Trassenerbauer durchgeführt. 94 Werktätige spendeten Blut. Im März 1984 soll die Aktion wiederholt und demnächst in Jefremow durchgeführt werden.«

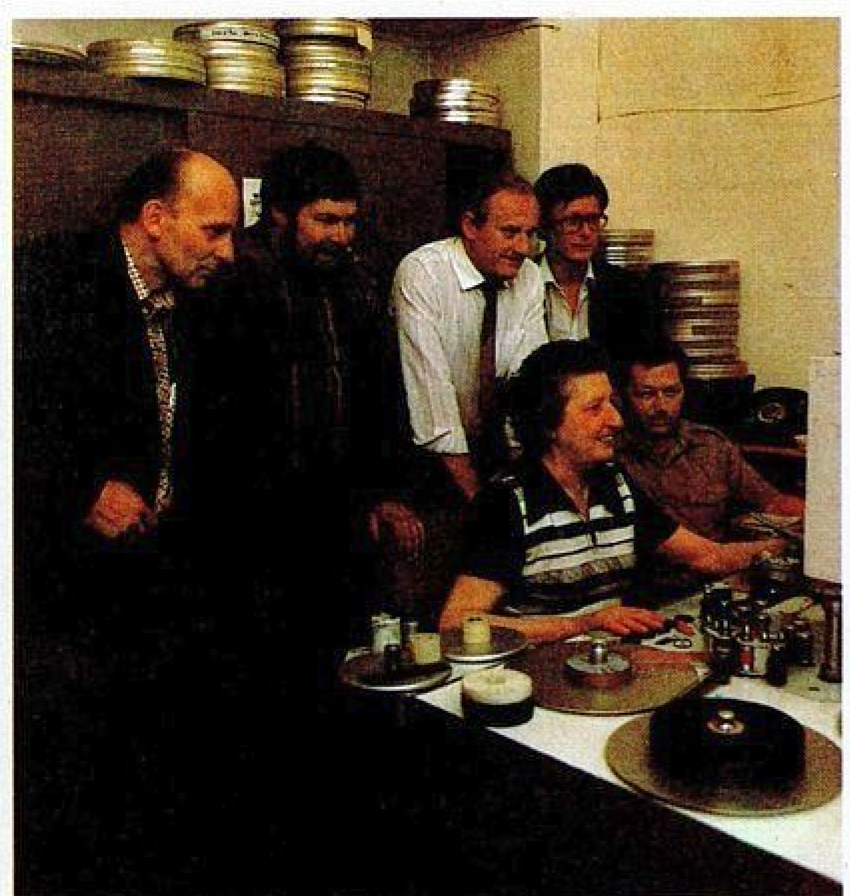
Ausgabe 30: »Am 12. Dezember 1983 fand die Aktion ›Lieder gegen NATO-Raketen‹ im Kulturhaus der Gewerkschaften in Lipezk ihren würdigen Abschluß. Gemeinsam mit Perry Friedman gestalteten eine Kulturgruppe des ZUM-Warenhauses Lipezk und unsere Singegruppe Perwomaiski diesen Abend zu einem machtvollen Bekenntnis für den Friedenskampf. Sylvio Zeuge, Kraftfahrzeugschlosser beim HAN-T, stellte den Antrag, Kandidat der SED zu werden.«

Ausgabe 33: »Am 21. Januar 1984 wurde im Kinotheater ›Winniza‹ eine Ausstellung politischer Plakate aus der DDR eröffnet . . . Die Ausstellung wird vier Wochen in verschiedenen Einrichtungen der Stadt Lipezk und danach auf den Baustellen unseres Trassenabschnittes zu sehen sein.«

Ausgabe 34: »671 Trassenerbauer unseres Bauabschnittes beteiligten sich 1983 an der MMM- und Neuererbewegung und erarbeiteten einen ökonomischen Nutzen von 4,89 Millionen Mark. Das sind pro Werktätigen im Durchschnitt 1200 Mark. 41 Prozent aller Werktätigen nahmen am Neuererwesen teil, davon 54 Prozent Jugendliche.«

»An unserem Bauabschnitt bestehen gegenwärtig 48 Zirkel und Arbeitsgemeinschaften mit 420 aktiven Mitstreitern. Das sind Filmzirkel, Diskothekarbeitsgemeinschaften, Schachklubs, Mal- und Zeichenzirkel, Buchklubs, eine FDJ-Singegruppe, Mannschaften für Fuß- und Volleyball.«

Klaus Taubert



Erinnerungen am Schneidetisch

Wir vom DEFA-Studio für Dokumentarfilme waren mit Kamera und Tongerät auf den Bauabschnitten der Ukrainischen SSR und in den Gebieten Lipezk und Tambow der RFSSR für Filmaufnahmen einer Chronik der Trasse unterwegs.

Wir waren bei der feierlichen Verabschiedung der ersten Delegierten am Ehrenmal in Berlin-Treptow und im Haus des Zentralrats der FDJ am 15. Mai 1982 dabei, verfolgten einen der ersten Autokonvois mit Technik aus Cottbus Richtung Iwano-Frankowsk und begleiteten im Herbst 1982 den ersten Rohrtransport zum Kilometer 0 des DDR-Abschnitts in der Nähe von Bogorodtschany. Wir standen am Jahrestag unserer Republik 1982 an den Fundamenten des Wohnungsbaukomplexes in Wolowez in den Karpaten und sahen ungläubig auf das Feld, wo der Verdichter in Bar entstehen sollte.

Im Dezember 1982 erlebten wir in tiefem Schneetreiben, wie in Bar unsere Trassenerbauer mit vereisten Bärten Betonpfeiler für die Station einrammten.

Trassenmomente, in denen man merkt, was Disziplin, Mut und Können ausmachen . . .

Wir erlebten in der Silvesternacht 1982/83 das Neujahrssingen unserer sowjetischen Freunde in Gorodenka – und am Neujahrsmorgen den ersten Versuch Achims, des Karpatenbären, vom Rohrtransport, den verschneiten und vereisten Weg mit seinem Fahrzeug zu bezwingen.

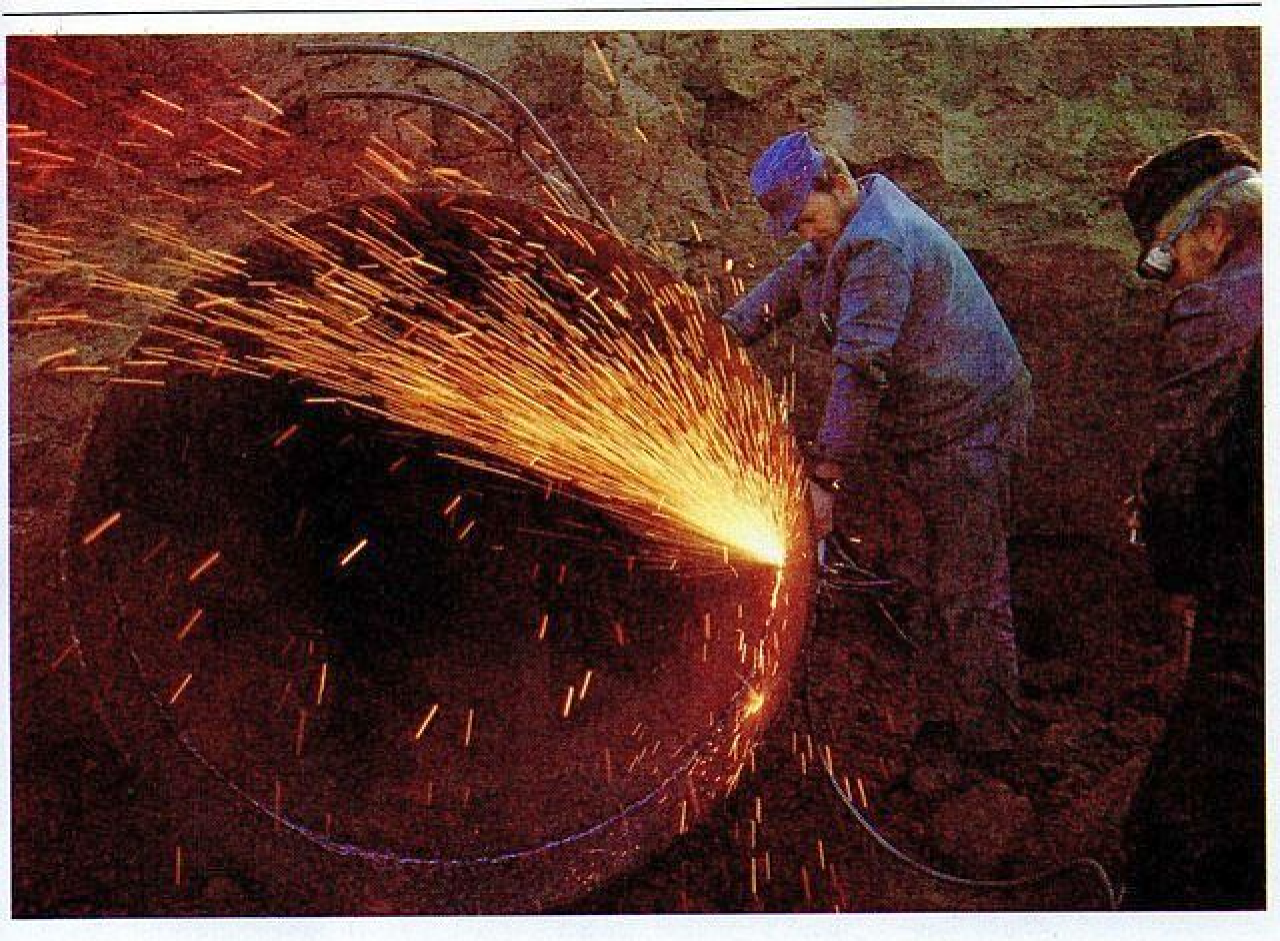
Wir filmten die Entstehung der Rohrbrücke über den Dnestr, verfolgten, wie das verschweißte 250 Meter lange Riesenrohr über den Fluß gezogen wurde, und feierten am 1. Mai mit beim vorfristigen Abschluß des Friedensobjekts Nr. 1, »Dnestrquerung«.

Wir beobachteten die Schweißer auf der Basis und am Trakt, bei Kälte, Regen, Hitze, Tag und Nacht.

Wir beobachteten die Jungs vom RIV beim Isolieren und Versenken der Rohre, und im September 1983 erlebten wir, wie das erste Grün auf der bereits rekultivierten Trasse sichtbar wurde.

Es gab beeindruckende Begegnungen mit dem Leninschen Komsomol.

Wir sahen die zerstörte Brücke über den Dnestr – ein Mahnmal. Wir beobachteten mit der Kamera



die Zimmerleute und Maurer auf der Verdichterstation von Starojurjewo.

Wir erlebten gemeinsam mit den Trassenerbauern die Tage des deutsch-sowjetischen Jugendfestivals im Oktober 1983 in Kiew. Wir begleiteten die Delegation von Jefremow zu der ewigen Flamme am Kreml in Moskau und marschierten mit in der machtvollen Demonstration der FDJ zum Nationalen Jugendfestival Pfingsten 1984 in Berlin.

Wir sind um 6 Uhr bei klirrender Kälte mit zur Schicht gefahren, haben mit im Schlamm gesteckt, der die Stiefel fest ansaugt.

Trassentage sind bewegte Tage, und so entstanden in mehr als zwei Jahren Dreharbeiten bewegende Bilder von den Trassenerbauern – von jungen Leuten, die sich ihrer Verantwortung bewußt sind. Aber auch von dem Hauch Romantik, Abenteuer, von der Bewährung und dem Leben und Wandel im Kollektiv.

Jetzt am Schneidetisch, wo von der Schnittmeisterin Charlotte Beck das Bildmaterial der Kameraleute Harald Klix, Jürgen Voigt und Manfred Köhler und den Tonmeistern Reinhard Helmecke und Peter Pflughaupt ausgesucht wird, ist für uns alles noch einmal lebendig, noch einmal gemeinsames Erlebnis »Trasse«, für das wir allen, die dort arbeiten, Dank sagen.

Kurt Casper

Freizeit

Leben an der Trasse, das ist zunächst und vor allem Arbeit. Harte Arbeit, 6 Tage in der Woche jeweils 12 Stunden. Wer am Strang draußen zu tun hat, muß für die Hin- und Rückfahrt in der Regel gut und gerne jeweils eine Stunde dazurechnen. Essen, waschen, umziehen, schlafen zur Erhaltung der wichtigsten Lebensfunktionen, was bleibt da noch?

Obwohl die Freizeit knapp bemessen ist, werden sich die Trassenerbauer später mit Sicherheit gerade an diese kostbaren Stunden erinnern. Nicht nur daran, daß die Kollegen in den Küchen alles getan haben, um rund um die Uhr schmackhaftes Essen bereitzustellen, und daß die Jugendbrigaden der Dienstleistung den Großteil der Wäsche und des Säuberns der Wohnräume erledigten.

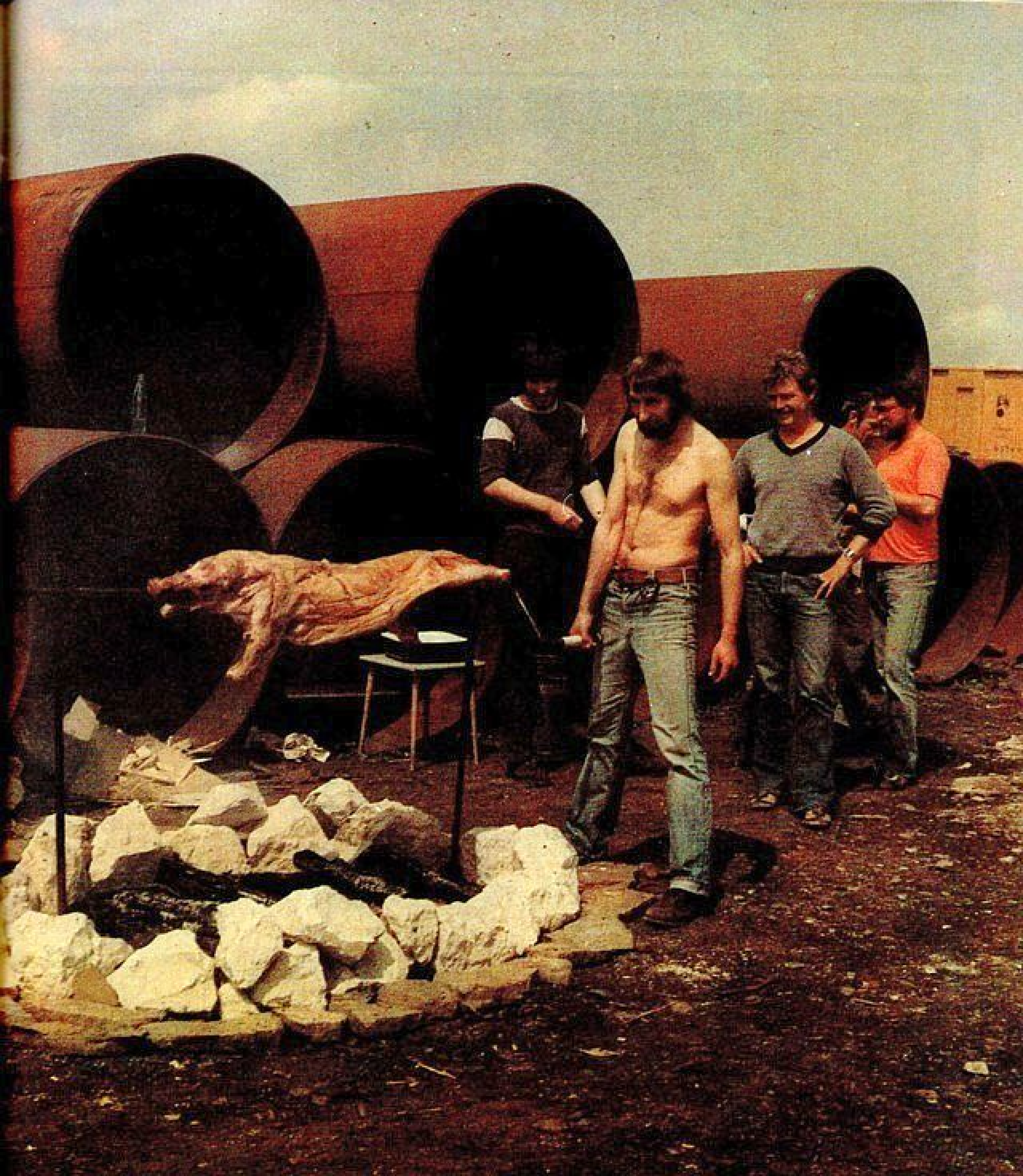
Nein, da sind auch die unvergeßlichen Erlebnisse in der Freizeit, die Freundschaftstreffen mit Komsomolzen, die Wochenendfahrten in Städte der Umgebung, die Grillabende am Dnestr oder Dnepr. Der »Steher« gehört ebenfalls dazu, die Disko mit sowjetischen Freunden in der Stadt.

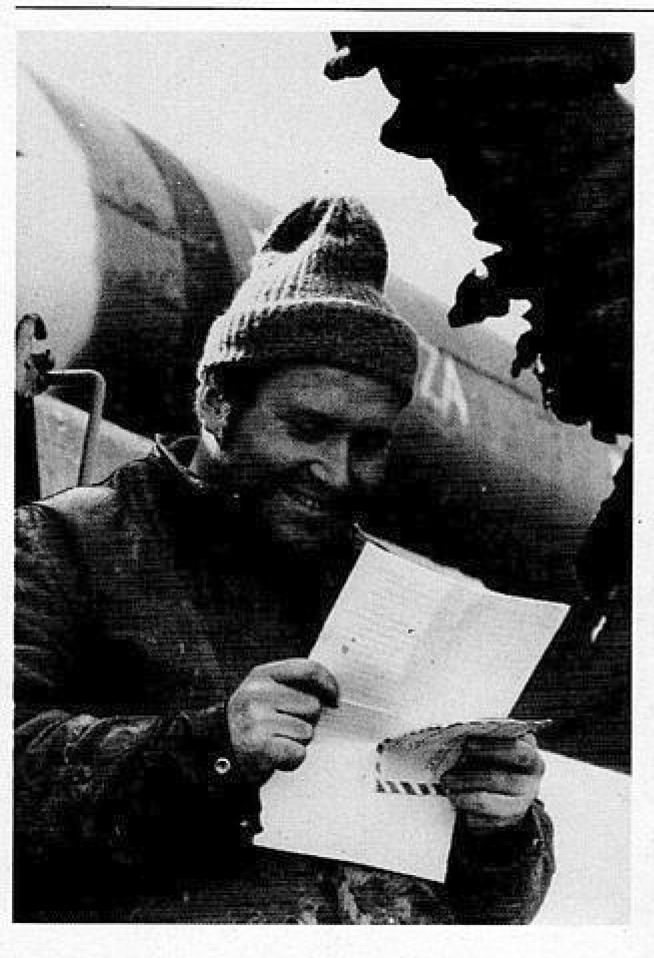
Alle Wohnlager haben Bibliotheken, die rege genutzt werden. Mehrmals in der Woche finden Filmabende und Filmmorgen statt: Die Nachtschicht hat nach Schichtschluß um 7 Uhr Gelegenheit, zum ersten Frühstück im Speiseraum Kino zu erleben. In jedem Wohnlager gibt es im Sommer auch eine Freizeitstätte im Grünen, je nach Lage und Umgebung sogar an einem See, der zum Baden lädt.

Erste und wichtigste Freizeitbeschäftigung aber bleibt das Lesen und Schreiben von Briefen. Wenn man Monate von zu Hause weg ist, fiebert man nach einer Nachricht von der Frau oder der Freundin, von den Kindern oder den Eltern. Jeder Brigadier fürchtet die Zeit, in der einer der Kollegen länger auf einen Brief warten muß. Merklich wachsen die Nervosität und die Sorge, was könnte zu Hause los sein? Schnell wirkt sich solche Unruhe auch auf die Qualität der Arbeit aus.

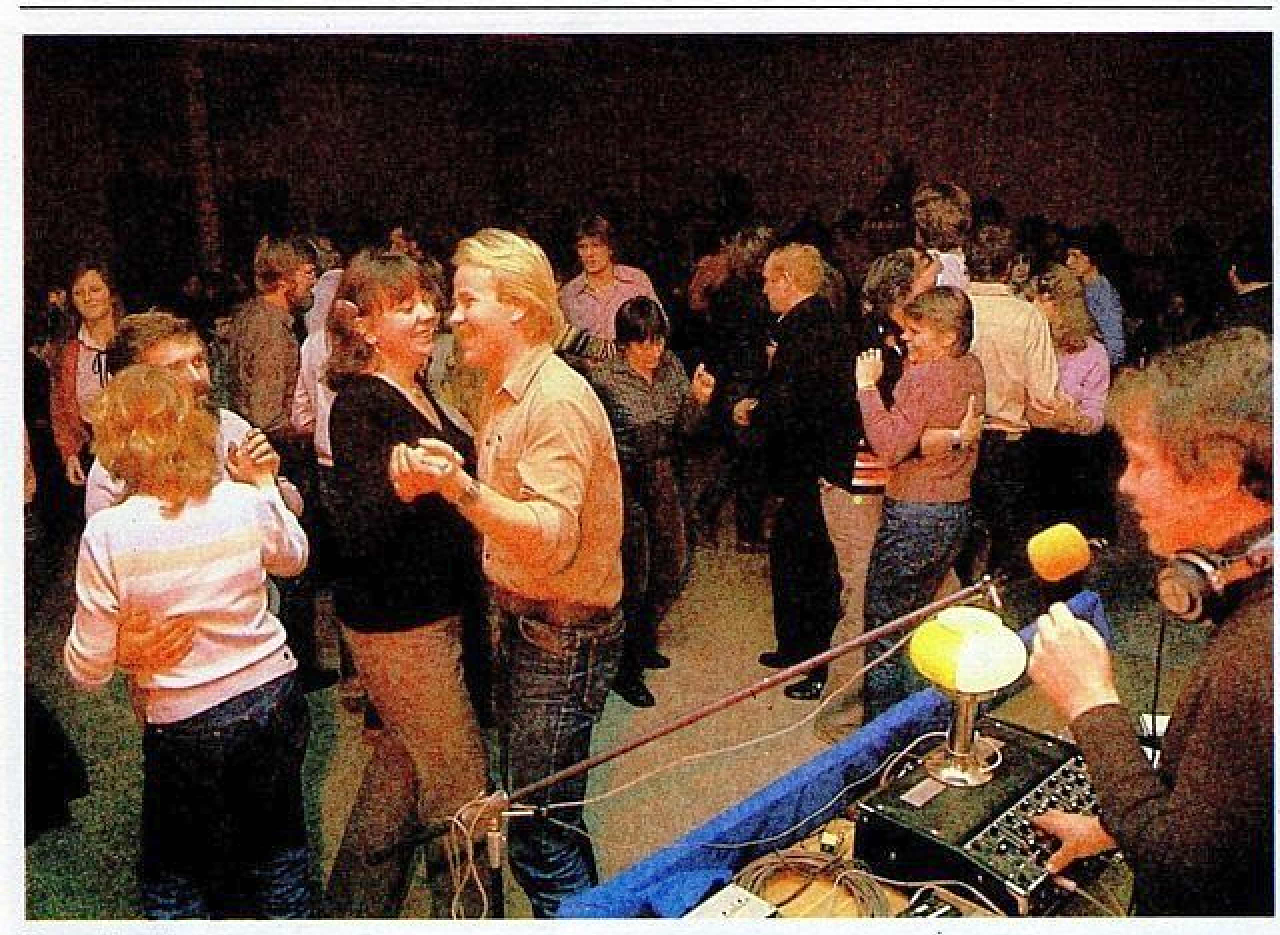
Am schlimmsten ist es natürlich Weihnachten und zum Jahreswechsel. Tausende Kilometer von den Lieben daheim entfernt, allein. Alle, die man nach diesen Tagen fragt, geben Antworten, gemischt aus Wehmut und angenehmer Erinnerung. Die Küche zaubert Leckerbissen auf die festlich gedeckten langen Tafeln, die guter Hotels würdig wären. Die Kollegen bemühen sich, einander über das Heimweh hinwegzuhelfen, das besonders an diesen Tagen immer wieder aufflammt. Zu solchen Anlässen beweisen die Jugendbrigaden ihre Kraft mindestens ebenso wie im harten Alltag am Rohr bei Frost, Sturm oder Hitze.

Thomas Bencard









Russisch für Dachdecker

Mitten im September rückte auf den Stundenplan der Deutschlehrer am Pädagogischen Institut von Iwano-Frankowsk ein neuer Termin: Russischzirkel mit Trassenerbauern aus der DDR. Die Jugendbrigade »Radnik Rudnjew« vom Bau- und Montagekombinat Chemie hatte sich darum bemüht. Brigadier Frank Trauzold mußte zunächst allerdings gegen manchen angehen, der da meinte, 12 Stunden Arbeit am Tag würden wohl ausreichen, schließlich habe man sich dann auch ein bißchen Freizeit verdient.

Der »Chef« ließ nicht locker. Nach seiner Rückkehr von der Drushba-Trasse hatten Arbeitskollegen und Freunde von ihm perfekte Russischkenntnisse erwartet – von wegen 3 Jahre Sowjetunion und so. Er mußte passen. Das würde ihm nicht noch einmal passieren. Mit diesem Argument überzeugte er.

Die Kontakte mit den Studenten gingen bald über den Unterricht hinaus. Die Komsomolzen organisierten Freundschaftstreffen, Stadtbesichtigungen und Ausflüge in die Umgebung. Die 17 Dachdecker, Tischler, Zimmerleute, Maurer und Betonbauer aus der DDR revanchierten sich mit eigenen Veranstaltungen.

Claus-Dieter Steyer



Trasse im Funk

Regelmäßig berichteten Rundfunk und Fernsehen der ukrainischen Gebietsstadt Iwano-Frankowsk über das Geschehen auf den DDR-Baustellen in naher und fernerer Umgebung. »Das Interesse unserer Bevölkerung an den Gästen aus Freundesland war sehr groß. Das zeigten die vielen Briefe zu unseren Sendungen. Wir informierten über die Freie Deutsche Jugend, das Leben in den Wohnlagern und vermittelten den öffentlichen Wettbewerb zwischen FDJ- und Komsomolbrigaden«, berichtete Chefredakteur Boris Golikow.

Die Beiträge wurden in russischer und in deutscher Sprache gesendet. Durch diese Sendungen erfuhren die Trassenerbauer aus der DDR Wissenswertes über Geschichte und Gegenwart der Städte und Dörfer entlang der Trasse, die ihnen für einige Jahre zum zweiten Zuhause geworden war.

Claus-Dieter Steyer

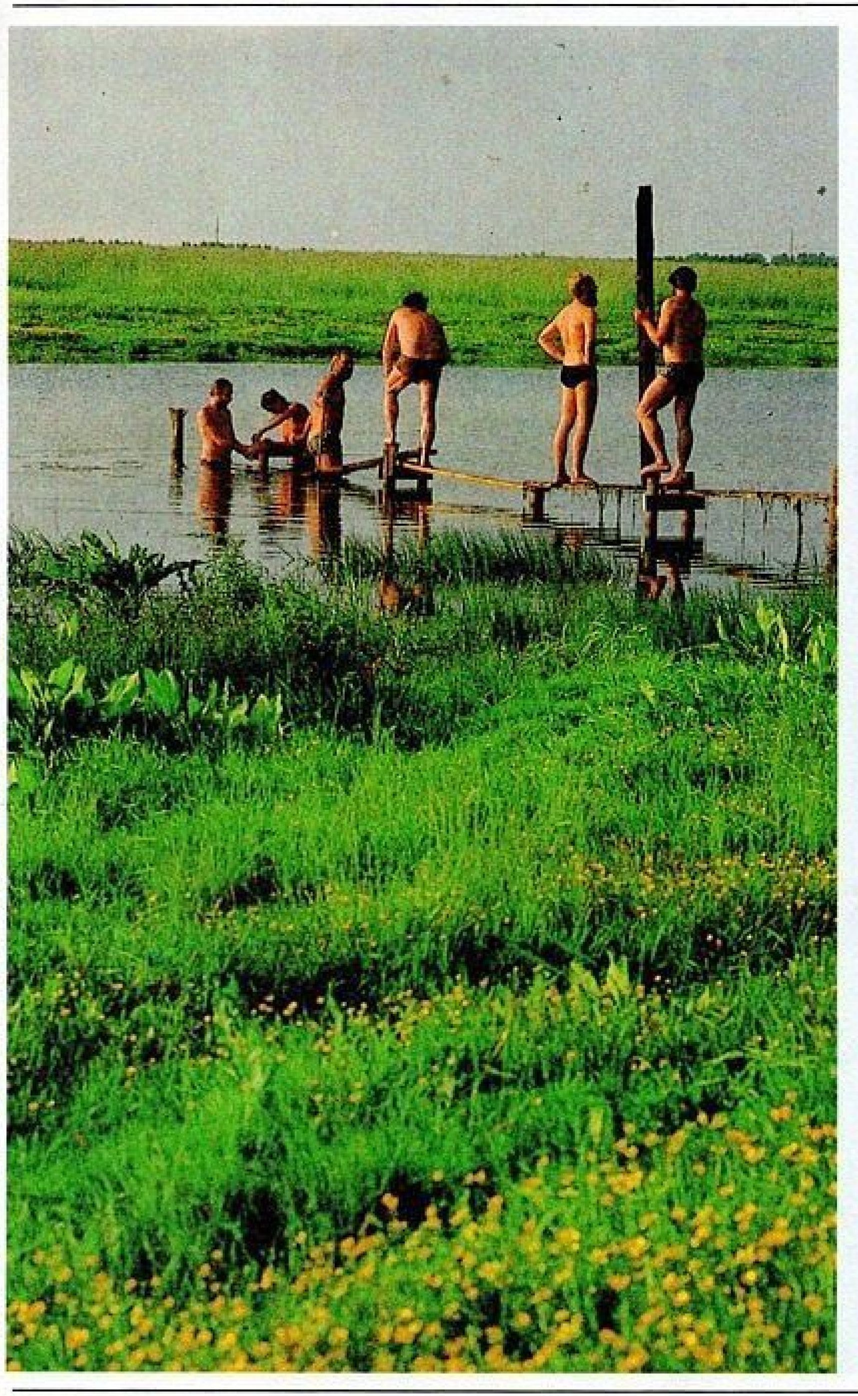


Fußball

»Die Fußballoberliga-Ergebnisse!« Augenblicklich sinkt der Geräuschpegel im Wolòwezer Speisesaal, um danach um so kräftiger anzusteigen. Über den Fernschreiber sind unmittelbar nach dem Schlußpfiff auf den Plätzen zwischen Rostock und Aue die Resultate bei den Trassenerbauern.

Lutz Röber aus Leipzig plagen Sorgen. Seine Chemieelf hat verloren. Gernod Lange aus Hoyerswerda ist noch ruhig. Seine Ligaelf spielt erst einen Tag später. Bei diesen beiden bildet Fußball ein Hauptgesprächsthema. Kein Wunder, Lutz ist Übungsleiter und Gernod Kapitän der Fußballelf der Trassenerbauer in Wolowez. Diese Truppe sorgte nicht nur in der örtlichen Presse, sondern auch in der Heimat für Schlagzeilen: »Trassenerbauer wurden Vize«, »Zuschauerrekorde in Wolowez und Umgebung durch DDR-Elf« oder »Stroitjel aus der DDR Klasse«. Lutz, der das Fußball-Abc bei der BSG Motor Leipzig-Lindenau erlernte, hat genau Buch geführt: »In der Kreismeisterschaft erreichten wir in zweiundzwanzig Spielen sechsunddreißig Punkte. Besser war nur die Mannschaft von Edelweiß Nishny Worota. Sie erkämpfte drei Punkte mehr.«

Die Lust an regelmäßigen Fußballvergleichen weckten Freundschaftsspiele mit Kollegen des Wolowezer Betriebs Elektron. Er

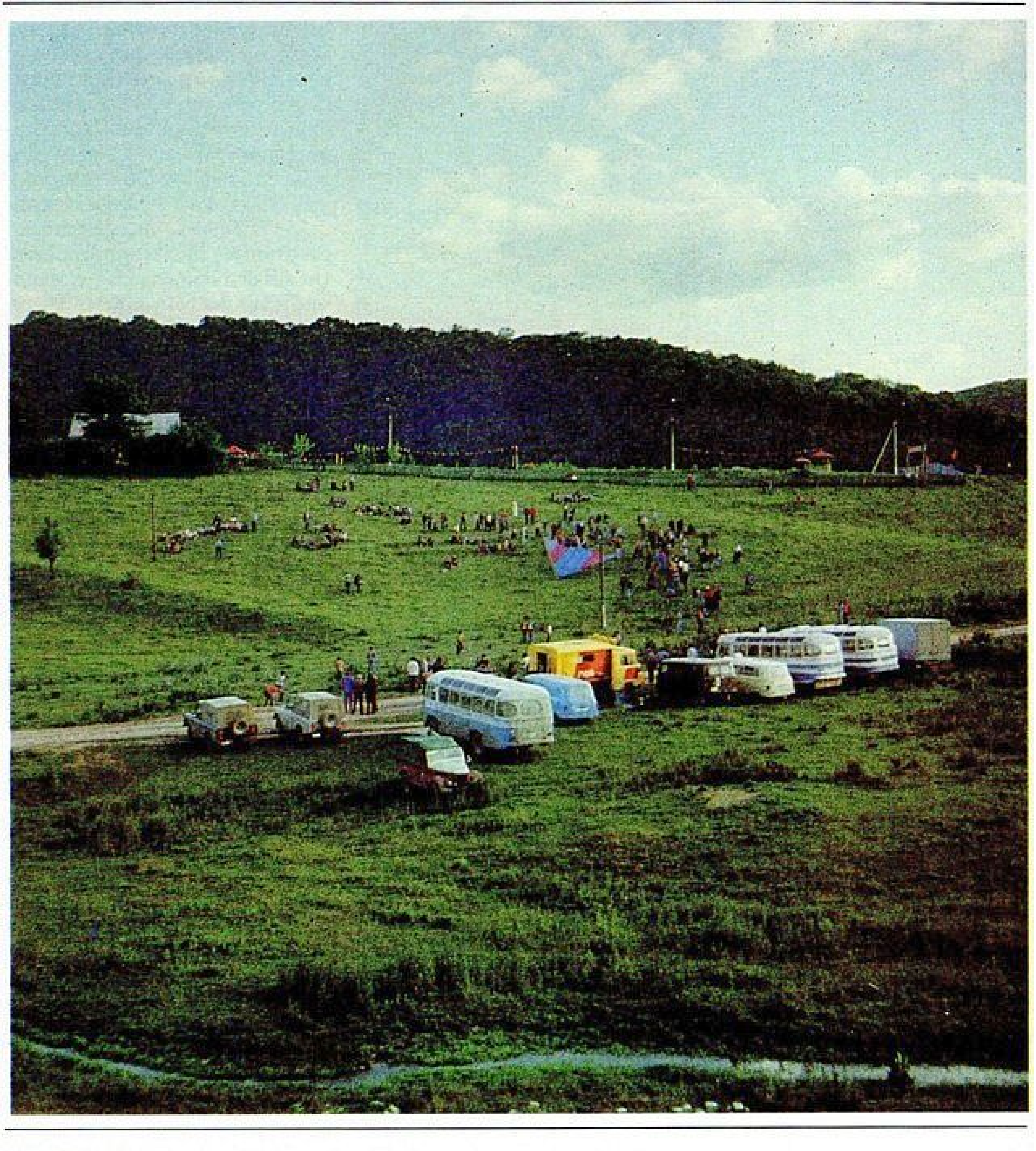


half auch mit den ersten Trikots aus. Später lief alles auf dem normalen Weg. Das örtliche Komitee für Körperkultur und Sport stellte Spielerpässe aus, organisierte Trainingsmöglichkeiten in einer Sporthalle und schickte die Ansetzungen. Nun konnte es also losgehen!

Die Ergebnisse überstiegen alle Erwartungen. Meist war der halbe Ort auf den Beinen, um die Mannschaft aus der befreundeten DDR zu grüßen. Das spornte natürlich den Ehrgeiz an, in der wenigen freien Zeit noch emsiger zu trainieren. Bei den Spielen in Wolowez konnte sich die Vertretung auch auf eigene Schlachtenbummler stützen.

Neben der Urkunde der Fußballer fanden sich im Wolowezer Speisesaal Zeugnisse von Erfolgen der DDR-Bauleute in anderen Sportarten, so bei Vergleichen im Tischtennis, Hand- und Basketball. Im Wohnlager selbst herrschte an den Tischtennisplatten, an der überdachten Kegelbahn oder am Billardtisch stets Hochbetrieb.

Claus-Dieter Steyer



Ehrentafel

Ehrenbanner des ZK der SED

Oktober 1982
Baustellenkollektiv Linearer Teil
Kollektiv des Wohnungsbaukombinats Cottbus des Standorts Perwomaiski
Januar 1983
Baustellenkollektiv Bar
Baustellenkollektiv Lipezk
Mai 1983
Baustellenkollektiv Bar
Kollektiv des VEB Tiefbaukombinat Cottbus
Juli 1983
Kollektiv des Linearen Teils
Kollektiv der Oberbauleitung 81 des BMK Chemie Halle
November 1983
Baustellenkollektiv Bogorodtschany der Verdichterstation Starojurjewo
Februar 1984
Baustellenkollektiv Bogorodtschany
Realisierungskollektiv der Inbetriebnahme der Verdichterstation »65. Jahrestag des Leninschen Komsomol«
April 1984
Baustellenkollektiv Wolowez
Baustellenkollektiv Jefremow
Juli 1984
Baustellenkollektiv Wolowez

Karl-Marx-Orden

Gerd Engler, Jugendbrigadier
Peter Weber, Baumaschinen- und Planierraupenfahrer

Held der Arbeit

Volkmar Burchard, Kraftfahrer
Bernd Klingner, Zimmererbrigadier
Burkhard Oelze, Baumaschinist
Thomas Saager, Maurer
Stefan Svoboda, Elektromonteur

Vaterländischer Verdienstorden in Gold

Joachim Engler, bauleitender Monteur
Dieter Hoppe, Standortverantwortlicher
Monika Jähne, Mitarbeiter für Versorgungsaufgaben
Klaus-Dieter Klaut, Jugendbrigadier
Reiner Petzold, Industriemeister
Hans-Günter Rebling, Brigadier
Klaus-Peter Weiß, Maurer

Banner der Arbeit Stufe I

Verona Herrmann, Mitarbeiter für Versorgungsaufgaben
Peter Kornewald, Kraftfahrer
Heinz-Dieter Rautenberg, Jugendbrigadier
Wolfgang Rieke, Elektromonteur
Erich Röhn, Leiter AG Parteistab ZJO »EGT«
Holger Sensfuß, Heizungsinstandhalter

Realisierungskollektiv »Vorfristige Beendigung der Bau- und Montagearbeiten bei der Errichtung der Verdichterstationen und der Wohn- und Gesellschaftsbauten« am Bauabschnitt Iwano-Frankowsk

Realisierungskollektiv »Vorfristige Fertigstellung des Linearen Teils« am Bauabschnitt Iwano-Frankowsk

Kollektiv »Vorbereitung und Realisierung der Baumaßnahmen zur Errichtung der Verdichterstation Jefremow« am Bauabschnitt Lipezk

Kollektiv »Errichtung der Verdichterstation Starojurjewo I und der Wohn- und Gesellschaftsbauten in Perwomaiski« am Bauabschnitt Lipezk

Realisierungskollektiv des Linearen Teils am Bauabschnitt Jelez – Serpuchow

Kollektiv zum Aufbau von Verdichterstationen in Starojurjewo

Kollektiv »Aufbau der Verdichterstation Bar« am Bauabschnitt Iwano-Frankowsk

Banner der Arbeit Stufe II

Dieter Baudisch, Baufacharbeiter
Hans-Joachim Dudeck, Gerätefahrer
Rainer Gebauer, Abteilungskoch
Heinrich Hilscher, Jugendbrigadier
Dieter Klein, Rohrleger
Frank Matthes, Brigadier
Helmut Pfeiffer, Direktor Kader und Sicherheit
Jürgen Schwertfeger, Maschinen- und Anlagenmonteur
Klaus Zimmer, Hauptingenieur

Banner der Arbeit Stufe III

Uwe Boschek, Tischler
Winfried Fischer, Isolierer
Ronald Gerlach, Küchenleiter
Peter Kaiser, Bauleiter
Joachim Kalich, Direktor für Ökonomie
Wilfried Lammer, Rohrleger
Winfried Meyer, Verkehrsmeister
Hubert Reich, Kfz-Schlosser
Katharina Rohn, stellvertretender Lagerobjektleiter
Joachim Schudlo, Standortleiter
Winfried Schulz, Kraftfahrer
Jürgen Steube, Industrie-Isolierer
Peter Wagner, Kfz-Schlosser


SED - KPdSU

Artur-Becker-Medaille in Gold

Lutz Biegler, Technologe
Heinz Binternagel, Jugendbrigadier
Detlef Dettmann, Kfz-Meister
Wolfgang Friebe, Montagefacharbeiter
Axel Fritze, Küchenleiter
Dietmar Gen, Anlagenmonteur
Olaf Gottschalk, Heizungsmonteur
Bernd Gottstein, Schleifer
Hans Groba, Kraftfahrer
Holger Hartwig, stellvertretender Baustellenleiter
Thomas Herold, Bauleiter
Hans-Günter Herzog, Standortleiter
Steffen Horn, Kraftfahrer
Karsten Irmer, TKO-Ingenieur
Bernd Kramer, Kraftfahrer
Helmut Krause, Gruppenleiter
Ulf Lange, Zimmerer
Helmut Lässig, Standortleiter
Peter Macholl, Schweißer
Andreas Mey, Baufacharbeiter
Günter Mietling, Kraftfahrer
Edeltraud Nieter, Köchin
Wolfgang Nobis, Dispatcher
Frank Sander, Hebezeugschlosser
Lutz Sitte, Heizungsmonteur
Dirk Tetzlaff, Baufacharbeiter
Dieter Urban, Bauleiter
Anke Vesper, Sachbearbeiterin
Ursula Winter, Technologe
Ralf Zimmermann, Baumaschinist

Jugendbrigade »Arkadi Gaidar«
vom VEB Industrieisolierung Leipzig

Jugendbrigade »Pawel Kortschagin«
vom VEB Bau- und Montagekombinat Chemie Halle

Jugendbrigade »Sigmund Jähn«
vom VEB Bau- und Montagekombinat Chemie Halle

Jugendbrigade »Leonid Leonow«
vom VEB Starkstromanlagenbau Sangerhausen

Jugendbrigade »Maria Jewenko«
vom Straßen-, Brücken- und Tiefbaukombinat Gera

Jugendbrigade »Dimitri Karbyshew«
vom VEB Bau- und Montagekombinat Chemie Halle

Neuererkollektiv des Linearen Teils
vom VEB Projektierungs-, Konstruktions-
und Montagebüro Anlagenbau Leipzig

Jugendbrigade »Iwan Semnuchow«
vom VEB Bau- und Montagekombinat Chemie Halle

Jugendbrigade »Nikolai Kusnezow«
vom VEB Dienstleistungskombinat Erdgastrasse
Karl-Marx-Stadt

Jugendbrigade »Ljubow Shewzowa«
vom VEB Starkstromanlagenbau Sangerhausen

Jugendbrigade »Pjotr Gawrilow«
vom VEB Starkstromanlagenbau Sangerhausen

Jugendbrigade »Swetlana Sawizkaja«
vom VEB Bau- und Montagekombinat Chemie Halle

Jugendbrigade »Sidor Kowpak«
vom VEB Wohnungsbaukombinat Cottbus

Jugendbrigade »Soja Kosmodemjanskaja«
vom VEB Versorgung Erdgastrasse Karl-Marx-Stadt

Jugendbrigade »Fjodor Kytin«
vom VEB Kraftverkehrskombinat Cottbus

Jugendbrigade »Juri Smirnow«
vom VEB Projektierungs-, Konstruktions-
und Montagebüro Anlagenbau Leipzig

Jugendbrigade »Fritz Schmenkel«
vom VEB Projektierungs-, Konstruktions-
und Montagebüro Anlagenbau Leipzig

Daten, die Schlagzeilen machten

13. Februar 1982

Die Teilnehmer einer Zusammenkunft des Zentralrats der FDJ mit FDJ-Sekretären aus zentralgeleiteten Kombinaten richten einen Brief an den Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzenden des Staatsrats der DDR, Erich Honecker, in dem sie das Zentralkomitee bitten, die Leistungen der DDR beim Erdgasleitungsbau auf dem Territorium der UdSSR der FDJ als Zentrales Jugendobjekt zu übergeben.

15. Februar 1982

In einem Brief an den 1. Sekretär des Zentralrats der FDJ, Egon Krenz, teilt Erich Honecker mit, daß der Bitte entsprochen ist und die Leistungen der DDR beim Bau der Erdgasleitung in der UdSSR als weiteres Zentrales Jugendobjekt der FDJ, als Jugendobjekt »Erdgastrasse«, der FDJ übertragen werden.

15. Mai 1982

Die ersten FDJ-Delegierten zum Zentralen Jugendobjekt »Erdgastrasse« werden auf einem Meeting im Haus des FDJ-Zentralrats feierlich verabschiedet. Günter Mittag, Mitglied des Politbüros und Sekretär des Zentralkomitees der SED, bezeichnet die Übergabe der Leistungen an die FDJ als eine Fortsetzung der bewährten Politik der SED, der Jugend zu vertrauen und ihr ständig wachsende Verantwortung zu übertragen. Die Teilnehmer des Meetings versprechen in einem Schreiben an Erich Honecker, das Zentrale Jugendobjekt »Erdgastrasse« zu einer Stätte der kommunistischen Erziehung, einem Kampfplatz für hohe Effektivität und Qualität, einer Kaderschmiede der Arbeiterjugend und einem Zentrum vielseitiger, interessanter FDJ-Arbeit zu machen.

15. Juli 1982

Die ersten jungen Bauschaffenden für den Wohnungs- und Gesellschaftsbau aus der DDR treffen in Perwomaiski ein. (Am 26. August erfolgt der erste Spatenstich, am 6. Oktober beginnt die Montage für den ersten Wohnblock.)

9. August 1982

Die erste Schweißbasis für das Zentrale Jugendobjekt geht auf Reisen in Richtung Bogorodtschany. Gemeinsam mit dem Zentralinstitut für Schweißtechnik, dem Bergwerksmaschinenbau Obergruna, den Elbtalwerken Dresden und dem VEB Schweißtechnik Finsterwalde wurde diese Anlage von jungen Ingenieuren des VEB Gaskombinat Schwarze Pumpe entwickelt und gefertigt.

30. August 1982

Die Zimmererbrigade »Oleg Koschewoi«, geleitet von Jugendbrigadier Siegfried Weidensee, wendet sich mit einem an diesem Tag in der »Jungen Welt« abgedruckten Brief an alle Delegierten des Zentralen Jugendobjekts, nach der Devise zu arbeiten: »Täglich Plus zum Plan – das ist unser Trassenmaß«.

13. September 1982

Am Kilometer 4238,3 der Erdgasleitung von Urengoi nach Ushgorod, der zugleich der Kilometer 0 des DDR-Abschnitts in der Ukraine ist, erfolgt der erste Spatenstich. Schon wenige Tage später – Anfang Oktober – wird die erste Schweißnaht gezogen.

Oktober 1982

In Bogorodtschany und in Perwomaiski finden die 1. FDJ-Aktivtagungen der Bauabschnitte statt. Die Delegierten beschließen anspruchsvolle Zielstellungen im Friedensaufgebot der FDJ.

21. Oktober 1982

Ein Brief von 1000 jungen Bauarbeitern aus der DDR und der UdSSR vom Iwano-Frankowsker Abschnitt der Erdgastrasse an den Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzenden des Staatsrats der DDR, Erich Honecker, wird im »Neuen Deutschland« veröffentlicht. Darin teilen die Jugendlichen mit, daß die Arbeit erfolgreich verläuft und die Termine unterboten werden.

Januar 1983

Der FDJ-Stab, die Großbaustellenleitung des FDGB und die Baustellendirektion rufen alle FDJ-Mitglieder auf, in Vorbereitung des 35. Jahrestags der Gründung der DDR 35 Schwerpunktvorhaben des Bauabschnitts Iwano-Frankowsk vorfristig als FDJ-Friedensobjekte zu realisieren.

5. Februar 1983

Parteistab, FDJ-Stab, Gewerkschaftsleitung und Baustellendirektion des Abschnitts Lipezk rufen zur »75 Rote Sterne«-Bewegung auf, die von der FDJ im Rahmen des »Friedensaufgebots« ausgelöst worden war. Es heißt: 75 rote Sterne zu Ehren des 35. Jahrestags der Gründung der DDR und des 40. Jahrestags des Sieges der Sowjetvölker über den Hitlerfaschismus – das sind 75 vorfristig in höchster Qualität zu übergebende Schwerpunktobjekte.

März 1983

In Bogorodtschany und in Perwomaiski finden die 1. Parteiaktivtagungen der Bauabschnitte statt. Daran nimmt eine Delegation des Zentralkomitees der SED unter Leitung von Abteilungsleiter Horst Wambutt teil.

10. April 1983

Mit dem Fällen des letzten Baumes und dem darauffolgenden Planieren ist in der Nähe des westukrainischen Gussjatin die Trassenvorbereitung am Abschnitt Iwano-Frankowsk abgeschlossen. Als erste Jugendbrigaden dieses Abschnitts haben die Kollektive »Nikolai Wilkow« aus der Forstwirtschaft und »Sigmund Jähn« vom schweren Erdbau ihre Arbeit beendet und können zum Lipezker Abschnitt umsetzen.

20. April 1983

Die jungen Wohnungsbauer vom Standort Perwomaiski rechnen ihr Rote-Sterne-Objekt – Fertigstellung von zwei Wohnblocks – ab, bei dem sie 400000 Mark Investitionskosten einsparten und 10 Tage Planvorsprung erreichten. In einem Brief an Egon Krenz verpflichten sie sich, eine Kinderkombination eine Woche früher als vorgesehen fertigzustellen und damit einen neuen Bestwert in der Montagezeit zu erzielen.

4. Mai 1983

Die Erbauer des Lipezker Abschnitts der Erdgastrasse aus der DDR richten ein Fernschreiben an Erich Honecker, der eine Partei- und Staatsdelegation der DDR zu einem offiziellen Freundschaftsbesuch in der UdSSR leitet. Darin werden neue, große Ziele genannt. Es wird betont: »Unser Wort als Trassenbauer aus der so-

zialistischen DDR gilt auch weiterhin, daß wir unter allen Bedingungen den Auftrag unserer Partei ehrenvoll erfüllen.«

6. Juni 1983

Der erste Konvoi schwerer Technik vom Bauabschnitt Iwano-Frankowsk trifft nach fast 1500 Kilometer Fahrt auf dem neuen Standort Babarykino des Lipezker Abschnitts ein. Nach Eröffnung des neuen Standorts ist die Arbeit auf allen Baustellen dieses Abschnitts aufgenommen worden.

15./16. Juni 1983

6. Tagung des Zentralkomitees der SED in Berlin. Im Bericht des Politbüros an das Zentralkomitee heißt es: »Mit beispielhaftem Einsatz zur Überbietung der Planziele beim zentralen Jugendobjekt ›Erdgastrasse‹ wetteifern die zur Zeit fast 9000 Werktätigen der DDR in der UdSSR, allen voran die 2600 Kommunisten und über 5000 Mitglieder der FDJ.«

16. Juni 1983

Die Delegierten des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse« zum Kongreß der Arbeiterjugend der DDR treffen in Berlin mit Egon Krenz und weiteren Persönlichkeiten zusammen. Von beiden Bauabschnitten werden beispielhafte Wettbewerbsergebnisse abgerechnet.

16. Juni 1983

Zwischen Jugendbrigaden der FDJ und Komsomolbrigaden, die ebenfalls an der Erdgastrasse arbeiten, werden erstmals Vereinbarungen über einen internationalen Wettbewerb unterzeichnet. Die Jugendbrigaden der FDJ verpflichten sich, die Verdichterstation Starojurjewo I vorfristig am 30. November 1983 fertigzustellen. Ähnliche Verpflichtungen gehen die Komsomolbrigaden beim Bau der Verdichterstation Jelez ein.

6. Juli 1983

Auf einem Meeting in Babarykino erfolgt der erste Spatenstich für den Rohrleitungsbau von Jelez nach Serpuchow.

7. Juli 1983

Der DDR-Abschnitt der Erdgasleitung Urengoi–Ushgorod wird mit dem sowjetischen Abschnitt durch eine »rote Naht« verbunden. Das Recht der letzten Aktivität wird Dieter Reinhardt, Brigadier der Jugendbrigade »Karl Marx«, und dem sowjetischen Schweißer Semjon Lopowtschuk zuteil.

Juli 1983

An beiden Bauabschnitten findet die 2. FDJ-Aktivtagung zur Auswertung des Kongresses der Arbeiterjugend statt. Zur Vorbereitung des VI. Festivals der Freundschaft zwischen der Jugend der UdSSR und der DDR wird eine »Festivalstafette« entlang der Trasse gestartet.

20. August 1983

Am Kilometer 0 der Trasse Jelez – Serpuchow wird die erste Schweißnaht gezogen. Die Ehre haben Bernd Neumann, Wolfgang Marsch und Gerald Seidel. Die Initiative »Jeden Trassenkilometer vorfristig« wird ausgelöst.

11. September 1983

In einem an diesem Tag in der »Prawda« veröffentlichten Dankschreiben des Zentralkomitees der KPdSU und des Ministerrats der UdSSR an die Trassenerbauer werden alle Werktätigen herzlich zu den hervorragenden Ergebnissen der vorfristigen Inbetriebnahme der transkontinentalen Erdgasleitung Urengoi – Pomary – Ushgorod beglückwünscht.

10. Oktober 1983

Arbeiter und Spezialisten aus der UdSSR, der DDR und der Volksrepublik Polen schreiben von einem gemeinsamen Meeting im Abschnitt Iwano-Frankowsk an Erich Honecker, daß die von ihnen eingegangenen Verpflichtungen zur vorfristigen Inbetriebnahme der Erdgasleitung überall in Ehren erfüllt wurden.

14. Oktober 1983

Anläßlich des VI. Festivals der Freundschaft zwischen der Jugend der UdSSR und der DDR in Kiew besuchen Viktor Mischin, 1. Sekretär des ZK des Leninschen Komsomol, und Egon Krenz, zu der Zeit Kandidat des Politbüros des ZK der SED und 1. Sekretär des Zentralrats der FDJ, die Baustelle Bar. Auf einem Meeting berichtet Jugendbrigadier Siegfried Weidensee den Gästen von der herzlichen Freundschaft zwischen FDJ-Mitgliedern und Komsomolzen. Auf einem Jugendforum beantworten die Fliegerkosmonauten Sigmund Jähn und Waleri Bykowski Fragen der Trassenerbauer.

Oktober 1983

Von der 2. Parteiaktivtagung im Lipezker Bauabschnitt wird in einem Brief an Erich Honecker mitgeteilt, daß alle Verpflichtungen im »Friedensaufgebot der FDJ« in hoher Qualität und zum überwiegenden Teil vorfristig erfüllt wurden. Es wird berichtet, daß am 7. Oktober auf der Verdichterstation Starojurjewo I, 6 Monate früher als ursprünglich geplant, die Voraussetzungen für den Beginn der Inbetriebnahmearbeiten geschaffen waren. – Anläßlich der 2. Parteiaktivtagung am Bauabschnitt Iwano-Frankowsk wird die Inbetriebnahmebereitschaft der Verdichterstation Bogorodtschany gemeldet.

4. November 1983

Bei einem Rapport im Haus des Zentralkomitees der SED in Berlin berichten verdienstvolle Jugendliche des Zentralen Jugendobjekts »Erdgastrasse« und des Zentralen Jugendobjekts »DDR-Gasleitungsbau« Erich Honecker und weiteren Mitgliedern der Parteiführung von den erzielten Ergebnissen. Aus der Hand Erich Honeckers erhalten hervorragende junge Sozialisten hohe staatliche Auszeichnungen.

Januar 1984

In den ersten Januartagen trifft das erste sowjetische Erdgas, aus Urengoi kommend, durch die in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit auf dem Territorium der UdSSR geschaffene Erdgasleitung in Frankreich ein.

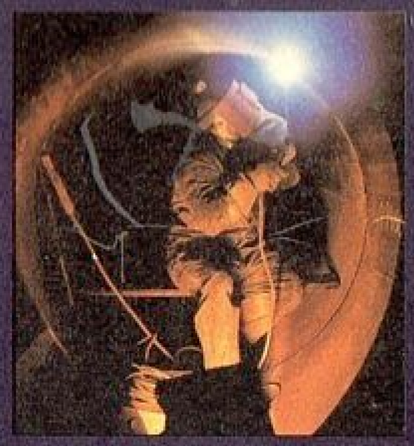
19. April 1984

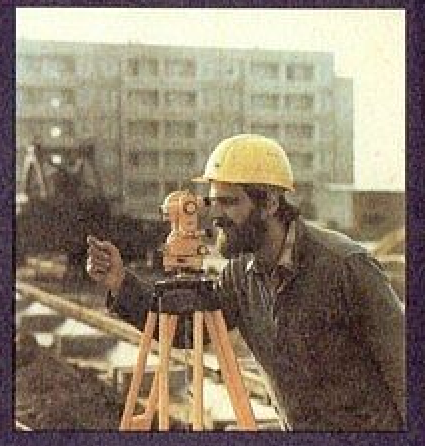
Über die weiteren Aufgaben am Zentralen Jugendobjekt »Erdgastrasse« beraten auf der 3. FDJ-Aktivtagung in Berlin 150 FDJler von Baustellen in der Sowjetunion und aus Hauptauftragnehmerbetrieben in der DDR gemeinsam mit Vertretern der Räte der Bezirke und staatlichen Leitern. Die FDJ-Initiative »Effektivitätsgewinn« wird beschlossen.

Inhalt

Lizenz Nr. 303 (305/140/85)
LSV 5309
Schutzumschlagfotos:
Häßler (vorn);
ADN-ZB/Häßler/Schindler,
Schindler (hinten)
Fotos: ADN-ZB/
Franke (3)/Häßler (3)/
Schindler (5)/Steyer (1)/
Wabnitz (1), W. Aier (3),
Th. Bencard (4), V. Ettelt (52),
J. Fieguth (4), A. Herrmann (18),
H.-J. Horn (8), A. Leschig (3),
F. Mader (1), D. Maurer (1),
P. Meißner (18), H. Mohr (3),
H. Pachale (3), R. Podszuweit (1),
U. Rochow (1), I. Rulff (19),
K.-H. Schindler (19),
C.-D. Steyer (6), J. Voigt (19),
L. Wabnitz (3), K. Worch (10),
Zentralrat der FDJ (1),
P. Zimmermann (3)
Die abgebildeten Gemälde
und Grafiken schufen:
Annegret Hartmann-Leschig
(S. 92);
Wolfgang Liebert
(S. 76, 77, 78, 79, 80, 81,
122/123, 196, 197, 198, 199,
200/201);
Ursula Strozynski
(S. 144/145, 146, 147)
Typografische Gesamtgestaltung:
Siegfried Endruweit
Schrift: 10p Timeless

Gesamtherstellung:
Karl-Marx-Werk Pößneck V15/30
Bestell-Nr. 643 865 7
Redaktionsschluß: Juni 1984
02900







Verlag Neues Leben Berlin